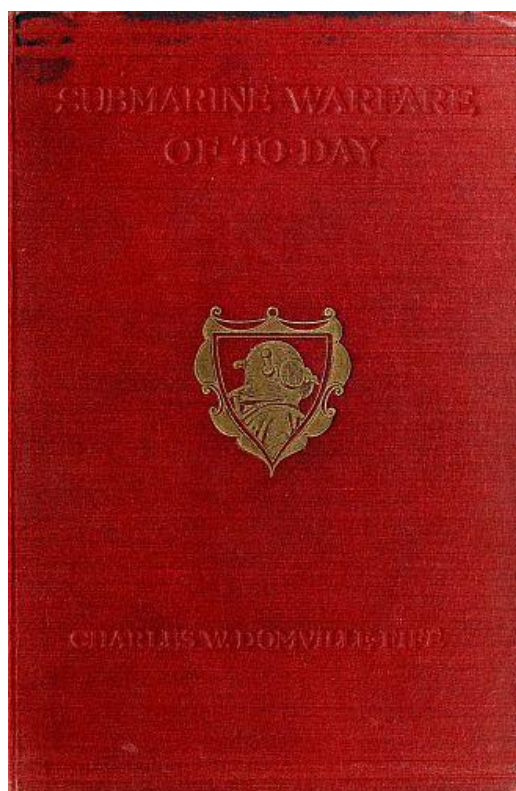


Подводная война сегодня. Как была
встречена и побеждена подводная
угроза, с описаниями используемых
изобретений и устройств,
быстроходных лодок, таинственных
кораблей, сетей, самолетов и т. д., а
также с описанием отбора и подготовки
огромного персонала, используемого в
этом новом виде военно-морского
флота

Чарльз В. Домвилл-Файф



Электронная книга проекта "Гутенберг" о подводной войне наших дней

Эта электронная книга предназначена для использования любым человеком в любой точке Соединенных Штатов и большинства других частей мира бесплатно и практически без каких-либо ограничений. Вы можете скопировать его, раздать или повторно использовать в соответствии с условиями лицензии Project Gutenberg, прилагаемой к этой книге, или онлайн по адресу www.gutenberg.org. Если вы находитесь за пределами Соединенных Штатов, вам необходимо ознакомиться с законами страны, в которой вы находитесь, прежде чем использовать эту электронную книгу.

Название: Подводная война наших дней

Автор: Чарльз В. Домвилл-Файф

Дата выхода: 13 августа 2009 [Электронная книга № 29685]

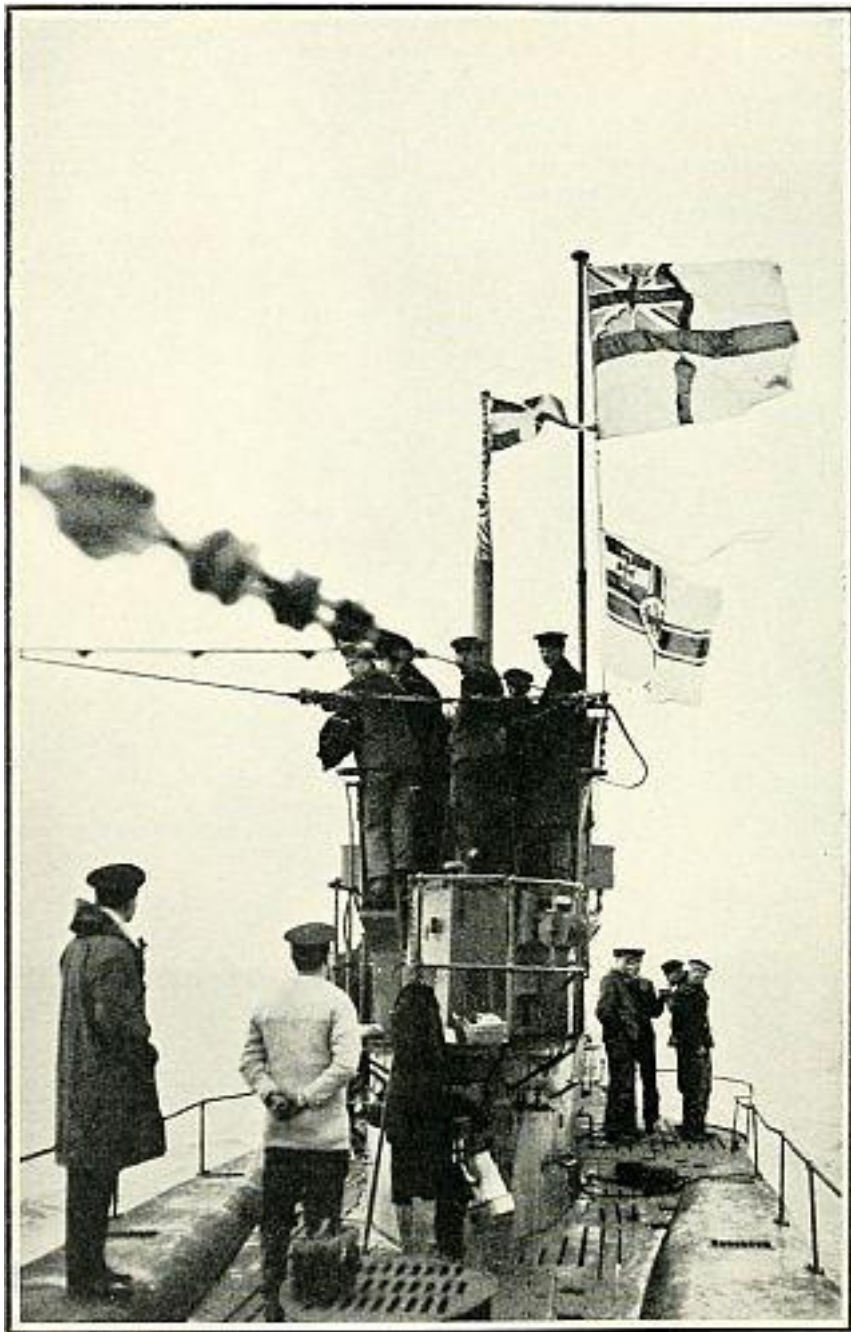
Язык: Английский

Кредиты: Подготовлено Эмми, Дейвом Морганом и командой онлайн-корректоров по адресу <http://www.pgdp.net> (Этот файл создан на основе изображений, щедро предоставленных интернет-архивом)

*** НАЧАЛО ПРОЕКТА ЭЛЕКТРОННОЙ КНИГИ ГУТЕНБЕРГА "ПОДВОДНАЯ ВОЙНА НАШИХ ДНЕЙ"

Ссылки на увеличенные версии некоторых изображений были включены, чтобы лучше видеть детали. Нажатие на изображение позволит читателю получить доступ к этим увеличенным изображениям.

ПОДВОДНАЯ ВОЙНА НАШИХ ДНЕЙ



Официальная фотография Великобритании

Капитуляция немецкого подводного флота

Белый флаг поднят над Немецким Орлом.

ПОДВОДНАЯ ВОЙНА НАШИХ ДНЕЙ

КАК БЫЛА ВСТРЕЧЕНА И ПОБЕЖДЕНА ПОДВОДНАЯ УГРОЗА, С ОПИСАНИЯМИ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИЗОБРЕТЕНИЙ И УСТРОЙСТВ, БЫСТРОХОДНЫХ ЛОДОК, ТАИНСТВЕННЫХ КОРАБЛЕЙ, СЕТЕЙ, САМОЛЕТОВ И Т. Д., А ТАКЖЕ С ОПИСАНИЕМ ОТБОРА И ПОДГОТОВКИ ОГРОМНОГО ПЕРСОНАЛА, ИСПОЛЬЗУЕМОГО В ЭТОМ НОВОМ ВИДЕ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

АВТОР ЧАРЛЬЗ В. ДОМВИЛЛ-ФАЙФ

Лейтенант Р.Н.В.Р., бывший сотрудник Высшей школы подводного минного дела
АВТОР КНИГИ "ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ И МОРСКАЯ МОЩЬ"

"ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ МИРА"

"ПОДВОДНАЯ ТЕХНИКА НАШИХ ДНЕЙ"

&c. &c.

С 53 ИЛЛЮСТРАЦИЯМИ

ЛОНДОН
СИЛИ, СЕРВИС И КО. LIMITED
Грейт-Рассел-стрит, 38,
1920

Серия "Наука наших дней"

НОВЫЙ ТОМ

13. Подводная война наших дней.

К. У. Домвилл-Файф, лейтенант, Р.Н.В.Р., бывший сотрудник Школы подводного минного дела Его величества. Автор книг "Подводные лодки и морская мощь", "Подводные лодки военно-морских сил мира", "Подводная техника наших дней", и др. и т.п. Со множеством иллюстраций и диаграмм. Дополнительная заводная головка 8в. 7с. 6д. нетто.

УЖЕ ОПУБЛИКОВАНО

1. Электричество наших дней.

К. Р. Гибсон, f.r.s.e.

2. Астрономия наших дней.

Сесил Г. Долмаж, m.a., d.c.l., ll.d., f.r.a.s.

3. Научные идеи наших дней.

К. Р. Гибсон.

4. Современная ботаника.

Профессор Г. Ф. Скотт Эллиот, магистр медицины, b.sc .

6. Современная инженерия.

Т. У. Корбином.

7. Современная медицина.

Уилмоттом Эвансом, доктором медицинских наук.

8. Современные изобретения в области механики.

Т. У. Корбином.

9. Современная фотография.

Х. Чепменом Джонсом, вице-адмиралом, f.c.s., f.R.p.s.

10. Современная инженерия подводных лодок.

К. У. Домвилл-Файфом.

11. Современная геология.

Профессор Дж. У. Грегори, доктор технических наук

12. Современные самолеты.

Чарльз К. Тернер, лейтенант, R.N.V.R.

Seeley, Service & Co., Ltd., Грейт-Рассел-Стрит, 38

Посвящается

ПАМЯТИ покойного лейтенанта. УОЛТЕР ПРАЙС, Р.Н.В.Р., НАСТОЯЩИЙ ДРУГ И ДОБЛЕСТНЫЙ
ОФИЦЕР

ПРИМЕЧАНИЕ АВТОРА

Я хочу просто сказать, что начал проявлять активный интерес к подводным лодкам в 1904 году. Я написал свою первую книгу на эту тему "*Подводные лодки военно-морских сил мира*" в 1910 году, и я наблюдал и писал о росте этого и родственных видов оружия в течение последних пятнадцати лет быстрого развития в мирное и военное время, наконец, приняв скромное участие в разгроме великой германской подводной армады в 1914-1918 годах.

C. D.-F.

1919.

Введение

В то время как Великобритания остается островом с преобладанием пальм и сосен, именно в море ее четыреста миллионов человек должны искать ключ ко всему, чего было достигнуто в прошлом, и ко всему, что сулит будущее на ускоряющейся заре новой эры.

Однако не только над одной Великобританией океан накладывает свои чары, ибо это свободная магистраль мира, по которой плавают корабли всех наций без каких-либо других препятствий, кроме тех, что создает штормовая природа, и моряки всех рас беспрепятственно перемещаются от полюса к полюсу. Это было место международных встреч, где в знак дружеского приветствия "опускали" знамена, и с незапамятных времен на море существовало масонство, не знавшее различий по нации или вероисповеданию.

Когда зов человечества гремел над темными, бушующими штормами водами, ответ с готовностью приходил из-под любого флага, под которым был слышен звук. Но в августе 1914 года произошла перемена, настолько драматичная, настолько внезапная, что морские державы были ошеломлены. Германия, охваченная военной лихорадкой, нарушала морские законы и смеялась, глядя, как тонут женщины и дети. Преступление следовало за преступлением, и громкий голос республиканского Запада протестовал в унисон с голосом Имперского Востока. Черный Орел все еще смеялся, летая далеко-далеко, неся смерть любому, кто оказывался в пределах его тени, независимо от расы и пола.

Но на морях был мститель, тот, кого качали в колыбели с незапамятных времен, и к кому мир взывал с просьбой спасти жизни своих моряков. Он плавал под Белым и Синим Флагами и с помощью Франции, Италии и Японии сражался днем и ночью, в зимний шторм и снег, в летнюю жару и туман, в знойных зонах и регионах вечных льдов, чтобы освободить моря от чудовища-предателя, которое в двадцатом веке подняло черный флаг пиратства и убийств. В течение трех лет велась эта непрерывная война, а затем, исчерпав свое удивительное терпение, великая

нация-сестра родного языка объединила свои флоты и армии с флотами и армиями измотанных в боях союзников, и в многострадальном мире воцарился мир.

В той бездне войны было столько романтики, что хватило бы многим поколениям романистов и историков. Было много эпических боев, неважных сами по себе, но которым нужен был только Кингсли или Стивенсон, чтобы прославить их на все времена. Так и с событиями, которые будут описаны в этой книге, многие из них исторически неважны по сравнению с эпохальными событиями, из которых они составляют лишь десятичную часть, но рассказаны простыми словами; просто записи романтики на морской границе Англии в 1914-1918 годах.

Хотя мы ревниво относимся к любому посягательству на пространство, доступное для описания партизанской войны на море, есть много вещей, которые в первую очередь следует сказать относительно организации и подготовки того, что уместно назвать "Новым военно-морским флотом", который вышел в море для борьбы с подводными лодками и минами; также о новом оружии, разработанном в водовороте войны для его использования, защиты и наступательной мощи. В этот краткий рассказ о событиях, приведших к настоящему событию, будет предпринята попытка привнести жизнь и местный колорит, которые, однако, были бы более уместны в личном повествовании, чем в общем описании современной противолодочной войны, но без которых многое из существенного не могло бы быть написано без серьезного риска утомить читателя до прочтения первых нескольких глав.

Названия мест и кораблей были обязательно изменены, чтобы избежать чего-либо личного характера, а все ссылки на существующих или умерших офицеров и матросов были строго исключены как нежелательные и ненужные в книге, полностью посвященной событиям.

Многие из описанных инцидентов — написанных в то время, когда события вырисовывались в ясной ментальной перспективе, — несомненно, могли быть воспроизведены и легко превзойдены многими, чья судьба привела их в зоны боевых действий на море в только что прошедшие исторические годы. Если это окажется так, то цель этой книги будет достигнута, поскольку она намеревается рассказать не о великих эпохальных событиях, а об организации, людях, кораблях, оружии и обычных происшествиях из жизни того, что, за неимением лучшего термина, было названо "Новым военно-морским флотом" — порождением Мировой войны.

Возможно, следует извиниться за то, что я представил еще одну книгу о войне уставшей от войны публике, но была предпринята попытка превратить следующие главы в *отчет о морских достижениях Великобритании*, а не в повествование о морских боях, хотя сделать это без упоминания человеческого фактора, тяжелого характера работы, монотонности, опасности и, наконец, компенсирующих моментов волнения означало бы фальсифицировать отчет и принизить достижение.

Доступно множество книг, полных захватывающих историй о морских и сухопутных войнах, но, насколько известно Автору, нет другой, в которой подробно и простой фразеологией описывались бы те важные "мелочи", которые могут быть упущены из виду в водовороте войны, из—за которых создаются противолодочный персонал, флот и база, вместе с отчетом о том, "как это было сделано".

Содержание

ГЛАВА	СТРАНИЦА
I. Задача союзных военно-морских сил	17
II. Новый военно—морской флот - Тренирует Противолодочные силы	36
III. Военно-морской университет во время войны	47
IV. Новые флоты в возрасте	50
лет. Гидрофон и глубинная бомба	70
VI. Некоторые любопытные средства противолодочной борьбы	85
VII. Загадочные корабли	96
VIII. Типичная военная база	102
IX. Конвойная система	116
X. Объяснены тайны подводной охоты	126
XI. Объяснены тайны немецкой минной постановки	143
XII. Тайны траления, объясненные	157
XIII. The Минный заградитель	179
XIV. Отправляемся в зоны боевых действий	187
XV. Незабываемое Рождество	192
XVI века. Покинутый	202
XVII. Добыт в	209
году XVIIIв. Число жертв	220
XIX. Как траулер № 6 Его превосходительства был переоборудован	226
XX. Рейдер	233
XXI. С.О.С.	238
XXII. В тени Большого морского сражения	248
XXIII. Ночная атака	258
XXIV. Тайны Великих морских пустошей	264
XXV. Из облаков и Морских глубин	273
XXVI. На Морском фланге союзных армий	286
Индекс	301

Список иллюстраций

Капитуляция германского подводного флота

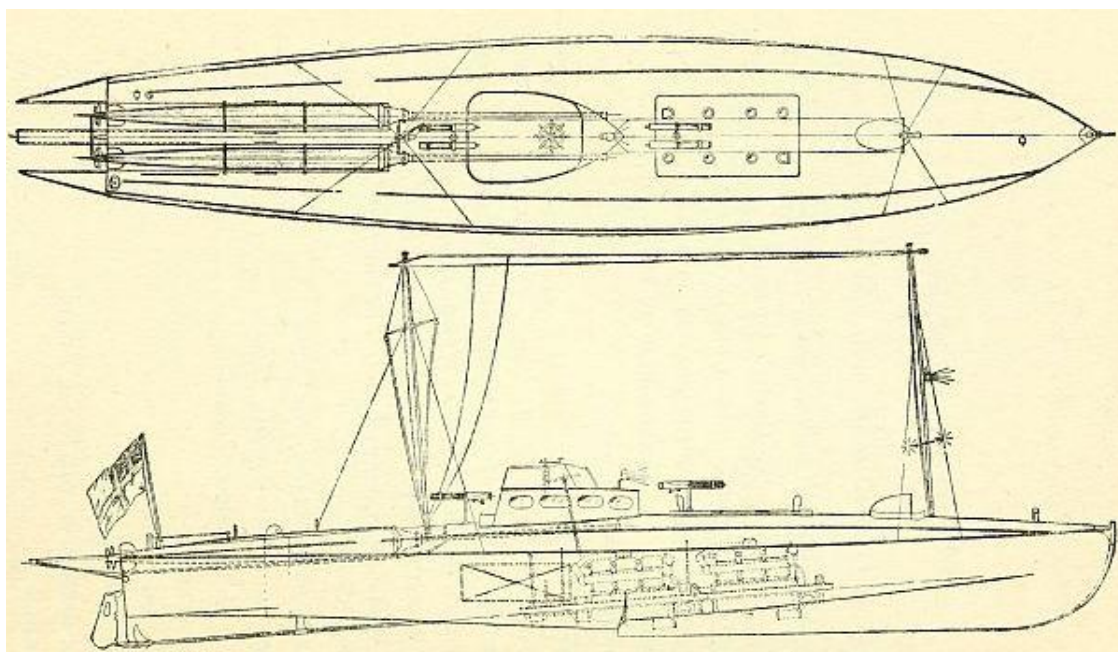
На

ПЕРВАЯ
СТРАНИЦА

План 55-футовой прибрежной моторной лодки

16

Большой тяжеловооруженной немецкой подводной лодки	32
Строящихся корпуса моторных катеров	56
40-футовая прибрежная моторная лодка на полной скорости	64
Другой вид той же лодки на полной скорости	64
Сбрасывание глубинных бомб	80
Невинно выглядящих, но смертоносных	96
Скрытых торпедных аппаратов Н.М.С.	96
<i>Хайдарабад</i>	
Кормовая палуба <i>Хайдарабад</i> (перед боем)	104
Кормовая палуба <i>Хайдарабад</i> (подготовлен к бою)	104
Макет штурвала и подставки для компаса <i>Хайдарабада</i>	112
Макет штурвала и подставки для компаса <i>Хайдарабада</i> (разрушен)	112
Моторный катер готов к бою	120
Потерпевший крушение прибрежный моторный катер	136
Захваченная подводная лодка-минер	144
Тральщик	160
Параван	176
Моторный катер военно-морского патруля	280
Моторный катер Военно -морского патруля	216
Монитор	280



План 55-футовой

прибрежной лодки, несущей две 18-дюймовые торпеды

ПОДВОДНАЯ ВОЙНА НАШИХ ДНЕЙ

ГЛАВА I

ЗАДАЧА СОЮЗНЫХ ВОЕННО - МОРСКИХ СИЛ

Наступил час величайшей нужды союзников — последние месяцы 1914 года. В тот роковой день 4 августа британский военно-морской флот был сосредоточен в Северном море, и шанс на внезапное нападение немецкого флота или вторжение в Англию армий кайзера исчез навсегда, а вместе с этим единственным шансом исчезли и все разумные возможности сокрушительной победы Германии.

Хотя в течение многих лет ожесточенной войны, последовавшей за этим молчаливым *государственным переворотом*, германский флот много раз проявлял признаки пробуждающихся амбиций, после Ютландии он не осмелился даже своим авангардом выйти далеко в открытое море. Укрывшись за своими фортами, минами и подводными лодками, он ждал, слабея от сухого бездействия, шанса, что переменчивая Фортуна может поместить одно подразделение союзного флота в пределах легкой досягаемости всего его бронированного кулака.

Имея огромный и современный флот — второй по силе в мире — ожидающий своего часа менее чем в двадцати часах хода от берегов Великобритании, быстро стало очевидно, что старой Владычице морей придется обратиться к своим островитянам с просьбой предоставить "новый

флот" для борозды океанов, пока ее основные боевые эскадры будут ждать второго Трафальгара.

Столкнувшись, таким образом, с проблемой длительной блокады, мощным флотом, готовым нанести удар по любой слабой или чрезмерно открытой точке суши или эскадре, и с аналогичными проблемами в уменьшающемся масштабе, создаваемыми Австрией в Адриатике и Турцией за Дарданеллами, действия основных боевых флотов стали четко определяться самыми общими законами военно-морской стратегии.

И все это без учета широко распространенной угрозы подводных лодок и мин, а на ранних этапах войны - окружения отдельных вражеских эскадр, таких как под командованием Фон Шпее в водах Южной Америки, и защиты транспортных судов и судов с продовольствием от рейдеров, таких как *Wolfe* и *Moewe*.

Немецкое верховное командование осознало это так же быстро, как и союзники. Их внешняя торговля была задущена в течение нескольких дней после объявления войны Великобритании, а их флот был ограничен портами, за исключением эпизодических операций против России на Балтике. С немецкой точки зрения военно-морская проблема сводилась к тому, как наилучшим образом нанести удар по линиям коммуникаций союзников, уделяя особое внимание, во-первых, перевозке войск и, во-вторых, снабжению Англии продовольствием. Поскольку они одни знали, до какой степени они нарушат законы войны и гуманности, стало очевидно, что подводная лодка и мина были единственно возможным оружием, которое можно было использовать для этой цели перед лицом превосходящих сил флота союзников. Но количество этого оружия было строго ограничено по сравнению с огромными морскими ресурсами, которыми располагали западные державы, поэтому одна подводная лодка должна была выполнять работу многих, и для достижения этой цели были предприняты усилия путем господства морского терроризма и бесчеловечного поведения, не имеющего аналогов в мировой истории. Она началась с потопления "*Лузитании*".

Союзники обеспечили и сохранили господство на море и все, что оно подразумевает, но чтобы сделать это с уверенностью в правильности стратегии, они должны были посвятить почти весь свой боевой флот цели, для которой боевые флоты всегда предназначались — контрольному матчу или уничтожению флота противника.

Однако возникла вторая проблема, совершенно новая для морской войны, которая не рассматривалась и не предусматривалась в ее стратегической и тактической целостности, поскольку до сих пор считалась слишком бесчеловечной для современной войны. Это было безжалостное использование вооруженных подводных лодок против безоружных пассажирских и торговых судов и разбрасывание по морю, не считаясь с жизнями и имуществом нейтральных стран, тысяч взрывоопасных мин.

Тип корабля, построенный исключительно для ведения боевых действий в открытом море против надводного противника, был не лучшим ответом подводной лодке. Блокада вражеского надводного флота не препятствовала и даже не препятствовала в значительной степени свободному проходу подводных лодок флотилий, а создание Германией подводных минных заграждений позволило устанавливать минные поля этого оружия в любом месте в радиусе действия авианосца.

Таким образом, началась вторая, или подводная, фаза морской войны, и именно в дополнение к сравнительно небольшому количеству быстроходных эсминцев и других подходящих кораблей, которые удалось выделить из состава основных флотов, был сформирован "новый военно-морской флот".

Корабли

Площадь одного только Северного моря превышает 140 000 квадратных миль, и когда весь обширный участок воды, охватываемый так называемым радиусом действия вражеских подводных лодок, начиная с их баз на немецком, бельгийском, австрийском, турецком и болгарском побережьях, должен был рассматриваться как возможная зона операций немецких и австрийских подводных флотилий, была включена большая часть водной поверхности мира. Точно так же сеть морских коммуникаций, от которой зависело поддержание союзниками основных транспортных средств и коммуникаций, включала в себя пути семи морей. Для надлежащего патрулирования всех этих маршрутов и охраны судов с продовольствием и войсками, в больших количествах спешащих на помощь Родине из самых отдаленных уголков земли; для защиты морской границы Британских островов протяженностью 1500 миль; для оказания своевременной помощи тонущим или испытывающим трудности подразделениям торгового флота; для преследования подводных лодок со дна моря и почти еженедельной очистки нескольких тысяч квадратных миль моря от Бель-Айл до Кейптауна и Оркнейских островов до Коломбо требовались корабли не десятками, а тысячами. Найти их за невероятно короткий промежуток времени стало главной военно-морской потребностью того момента.

Кто из тех, кто жил в те дни, забудет борьбу за снабжение кораблями и оружием? Поиски судов в каждой гавани, от моторных лодок до старинных парусников, от рыболовецких судов до лайнеров. Прочесывание Доминионов и колоний. Какой благословенной была их помощь! Помощь, щедрая и спонтанная, пришла отовсюду, включая самые неожиданные. Более пятисот быстроходных патрульных катеров или моторных катерков менее чем за двенадцать месяцев из Канады и Америки. Орудия из Японии. Каботажные пароходы из Индии, Австралии, Новой Зеландии и Южной Африки. Гидросамолеты из королевских колоний. Винтовки из Канады. Пулеметы из Соединенных Штатов. Машины скорой помощи от английской и колониальной женских лиг. Фактически, пожертвования в "новый военно-морской флот" поступают со всех уголков земли.

Для патрулирования берегов одной только Британии и защиты ее гаваней и прибрежных торговых путей от мин требовалось более 3500 кораблей, по крайней мере, с таким же количеством орудий, 30 000 винтовок и револьверов и миллионами снарядов.

В дополнение к этому огромному флоту требовались другие эскадры меньшего размера для Средиземного моря, Суэцкого канала и Красного моря, Восточной и Восточной Индии, побережья Доминионов и колоний, а также для российских линий коммуникаций в Белом море. Для этих зарубежных баз требовалось чуть менее 1000 кораблей, не считая тех, которые поставлялись на месте самими Доминионами и Колониями.

И все это без учета основных боевых флотов или, фактически, любой части регулярного военно-морского флота, а также кораблей, необходимых для перевозки продовольствия, войск и военного снаряжения вместе с их сопровождением. Некоторое представление о количестве

людей, занятых в обеспечении союзников различными предметами первой необходимости для жизни и ведения войны, можно составить из того факта, что среднее количество заходов в гавани Соединенного Королевства и выходов из них только за четыре года войны составляло более 1200 человек в неделю.

Огромный флот, составлявший новый военно-морской флот, не был однороден по конструкции, мощи, внешнему виду или, фактически, ни в чем, кроме духа личного состава и флага, под которым они сражались — и увы! погибло почти 4000 человек. Эскадрильи, или подразделения, как их называли, состояли из прекрасных паровых яхт, лайнеров океанских торговых путей, крепких морских бродяг, глубоководных траулеров, нефтяников, угольщиков, дрейфтеров, гребных пароходов, а также более однородных и специально построенных боевых шлюпов, китобоев, моторных катеров и прибрежных моторных лодок. Последнему типу судов способствовала их большая скорость, почти пятьдесят миль в час; но подробнее об этих кораблях и их любопытном вооружении позже.

Военные базы

Огромный вспомогательный флот должен был быть построен или приобретен без истощения обычных торговых флотов, а судостроительные и ремонтные верфи, даже в самых маленьких морских и речных портах, работали день и ночь. Триумф был столь же замечательным, сколь и быстрым. Менее чем за пятнадцать месяцев, начиная с августа 1914 года, новый военно-морской флот превратился в гигантскую силу, и его операции простирались от Северного Ледовитого океана до Экватора. Все подразделения были вооружены, укомплектованы личным составом и связаны по беспроводной связи общим делом.

Однако, прежде чем это могло быть достигнуто, необходимо было решить проблему поддержания этого огромного флота и надлежащего контроля за его операциями. Моря, прилегающие к побережью Соединенного Королевства, прибрежные воды Средиземного моря и колониальные воды были разделены на "зоны патрулирования" на специальных секретных картах, и каждая "зона" имела свою собственную военно-морскую базу с гаванью, складами, ремонтными и доковыми сооружениями, разведывательным центром, станциями радиосвязи и передачи сигналов, резервом офицеров и рядового состава, социальным штабом, мастерскими и медицинским отделением.

Каждой базой командовал адмирал и его штаб, многие из бывших вернулись к службе после нескольких лет заслуженного отдыха в качестве капитанов и коммодоров с зарплатой, соответствующей их пониженному званию. Их штабы состояли примерно из шести-двенадцати офицеров нового военно-морского флота, возможно, с одним или двумя из "службы пукка", и их командование часто простиралось на многие сотни квадратных миль моря, кишящего подводными лодками и минами.

Таких баз, которые будут полностью описаны в последующих главах, насчитывалось около пятидесяти, не считая крупных верфей и штаб-квартиры флота, но включая те, что располагались за границей. Если учесть, что нужно военной базе, чтобы сделать ее эффективным местом встречи для нескольких сотен кораблей и тысяч людей, некоторое представление о гигантской организационной задаче, которой требовало их создание, часто в плохо оборудованных гаванях и на отдаленных островах, не только в первую очередь, но и в

отношении технического обслуживания и припасов, будет реализовано, возможно, однако, более полно, если будет указано, что среднему кораблю требуется месяц на докование и капитальный ремонт по крайней мере раз в год, и что хрупким и более быстроходным подразделениям такого флота требуется почти в четыре раза больше внимания.

Персонал штаб-квартиры

Одним из первых требований к вспомогательному военно-морскому флоту было создание штаба в Адмиралтействе в Лондоне. Он был сформирован из военно-морских офицеров, имеющих опыт как регулярной службы, так и в двух резервах (R.N.R. и R.N.V.R.).

Являясь неотъемлемой частью великой британской или союзной армады, все операции находились под контролем штаба Военно-морского флота, но в целях более детальной организации и управления были созданы дополнительные департаменты, которые осуществляли прямую юрисдикцию над своими соответствующими флотами. Главное из них было известно как "Вспомогательное патрульное управление" при Четвертом морском лорде и подчинялось директору по тралению. Они входили в состав Генерального штаба — если допустим военный термин — и оба периодически выпускали официальные публикации на протяжении всей войны, которые служили для информирования штабов всех различных военных баз и командиров тысяч кораблей о текущих передвижениях и уловках противника.

Нет необходимости более подробно описывать работу этих ведомств, тем более что многое еще предстоит сказать, прежде чем окунуться в водоворот войны. Достаточное указание на колоссальный характер работы, которую они были призваны выполнять, можно найти в кратком размышлении о том, что, должно быть, значило управление таким большим и неопишим флотом, разбросанным по всему миру — от Белого моря до Ост-Индии, - для небольшого штата сотрудников, задействованного в условиях беспрецедентной войны.

Офицеры и рядовые

Величайшей проблемой современной морской войны, несомненно, является снабжение обученными людьми. По этой причине мы оставили напоследок описание того, с какими трудностями столкнулись и преодолели Англию и ее заморские владения в 1914 году.

Однако, прежде чем сделать это, может быть интересно привести здесь несколько выдержек из отличной небольшой официальной публикации, показывающей, как британский флот укомплектовывался и расширялся в минувшие дни национальной опасности[1]:

"Во время войны всегда существовала тесная связь между Королевским военно-морским флотом и Торговой службой. В последнее время, и особенно после войны с Россией 1854 по 1856 год, этот факт имел тенденцию забываться, отчасти потому, что военные моряки развивались по особым линиям и стали гораздо более непохожими на торговых моряков, чем когда-либо прежде, а также потому, что с введением непрерывной службы личный состав Военно-морского флота, казалось, превратился в отдельную касту, отличающуюся своими ассоциациями, традициями и боевым духом, а также специальной подготовкой и квалификацией от других моряков. Эта война еще раз доказала, насколько это было необходимо, что две службы не могут существовать друг без друга и что морская мощь Империи

закljučается не только в ее военно-морской мощи, но и в ее морской мощи. Даже рискуя настаивать на очевидном, необходимо повторить, что для Островной империи война на море не может быть выиграна только за счет морских действий, которые наносят поражение врагу; морские успехи ценны за те плоды, которые они приносят, главным из которых является сила, которую они дают победителю для поддержания его собственной морской торговли и прерывания торговли противника.

"Элементарный способ взглянуть на проблемы комплектования Королевского военно-морского флота и Торговой службы состоит в том, чтобы учесть, что в стране существует общий запас моряков, на который могут опираться и те, и другие. Но эта теория, как и многие другие, столь же очевидные и заманчивые, имеет тот недостаток, что она не учитывает важные факторы и, если ее разработать, приводит к абсурду. Таким образом, незадолго до начала войны в стране насчитывалось около 420 000 моряков, из которых одна треть служила в Военно-морском флоте, а две трети были заняты на торговых судах и рыболовецких судах. Значительного числа безработных моряков не было. Во время войны численность личного состава военно-морского флота была увеличена примерно до 420 000 человек, что представляет собой обычный контингент моряков. Следовательно, если бы теория соответствовала действительности, на торговую службу не осталось бы людей. Но торговые суда, несмотря на трудности и опасность, продолжали ходить, и на них работало большое количество людей. И мы не должны забывать принимать во внимание количество людей, составляющее 48 000 убитых и 4500 военнопленных, которые были потеряны в этих двух службах во время войны. Итак, получается, что общее количество моряков или, по крайней мере, людей, пригодных для укомплектования кораблей, увеличилось за время войны более чем на 50 процентов. Откуда взялись эти дополнительные люди? Очевидно, по большей части из классов, не связанных с моряками.

"В Военно-морском флоте в ноябре 1918 года работало около 80 000 офицеров и рядовых Торговой службы, а именно 20 000 рядовых РНБ, 36 000 запасных траулеров и 20 000 торговых моряков и кочегаров по транспортным соглашениям, плюс офицеры. Если верно предположение, сделанное в отсутствие статистики, что в это время количество людей в самой Торговой службе уменьшилось пропорционально потере тоннажа, то, по-видимому, Торговая служба не нуждалась в значительном притоке людей во время войны. Другими словами, большинство из тех, кто пополнил штат моряков во время войны, должно быть, пошли на службу в Военно-морской флот. Это соответствует известному факту: военно-морской флот, в дополнение к уже упомянутым резервистам, должен демобилизовать почти 200 000 человек, чтобы поставить свой личный состав на ту основу, на которой он стоял, когда началась война.

"Будет интересно посмотреть, как увеличивался личный состав военно-морского флота в прежних войнах и как в мирное время он неизменно сокращался примерно до довоенных показателей. Это легко можно сделать в табличной форме:

Личный состав военно-морского флота (Число проголосовавших)

Год,	Название войны	до войны	максимума во время войны	после того, как в мир
1689	}	7,040	—	—

1697		Лиги Augsburg	—	40,000	—
1700			—	—	7,000
1700	}		7,000	—	—
1712		испанское наследство	—	40,000	—
1713			—	—	10,000
1738	}		10,000	—	—
1748		Австрийское Наследство	—	40,000	—
1759			—	—	10,000
1754	}		10,000	—	—
1762		Семилетней Войны	—	70,000	—
1764			—	—	16,000
1775	}		18,000	—	—
1783		Независимость Америки	—	110,000	—
1785			—	—	18,000
1793	}		16,000	—	—
1801		Французской Революции	—	135,000	—
1803			—	—	50,000
1803	}		50,000	—	—
1812		Наполеоновские Войны	—	145,000	—
1817			—	—	19,000
1853	}		45,500	—	—
1856		Русские Войны	—	76,000	—
1857			—	—	53,000
1914	}	Настоящее	146,000	—	—
1918		Войны	—	450,000	—

"Из этих цифр сразу видно, что военно-морская экспансия во время предыдущих войн была в большинстве случаев гораздо пропорциональнее, чем в этой. Грубо говоря, численность личного состава в этой войне была увеличена в три раза; в предыдущих войнах она была увеличена в шесть, семь, восемь или даже девять раз, если мы возьмем разницу между цифрами за 1792 и 1812 годы.

"Распространенной ошибкой является предположение, что на наших кораблях в старые войны были исключительно моряки. Знание того, как воспитывались эти люди, показывает, что этого не могло быть; и подтверждение можно получить из очень краткого изучения судовых сборных книг. Только около трети экипажа линейного корабля были, по выражению моряка, "первоклассными моряками". Остальные были либо обучены лишь частично, либо, откровенно говоря, не были моряками. *Victory* при Трафальгаре не была плохо укомплектованным кораблем - вот анализ ее экипажа: офицеров, назначенных и уоррентных, 28; старшин, включая морскую пехоту, 63; способных моряков, 213; обычных моряков и мальчиков, 225; сухопутных войск, 86; морских пехотинцев, 137; механиков, 18; артиллеристов, 12; статистов и прислуги, 37.

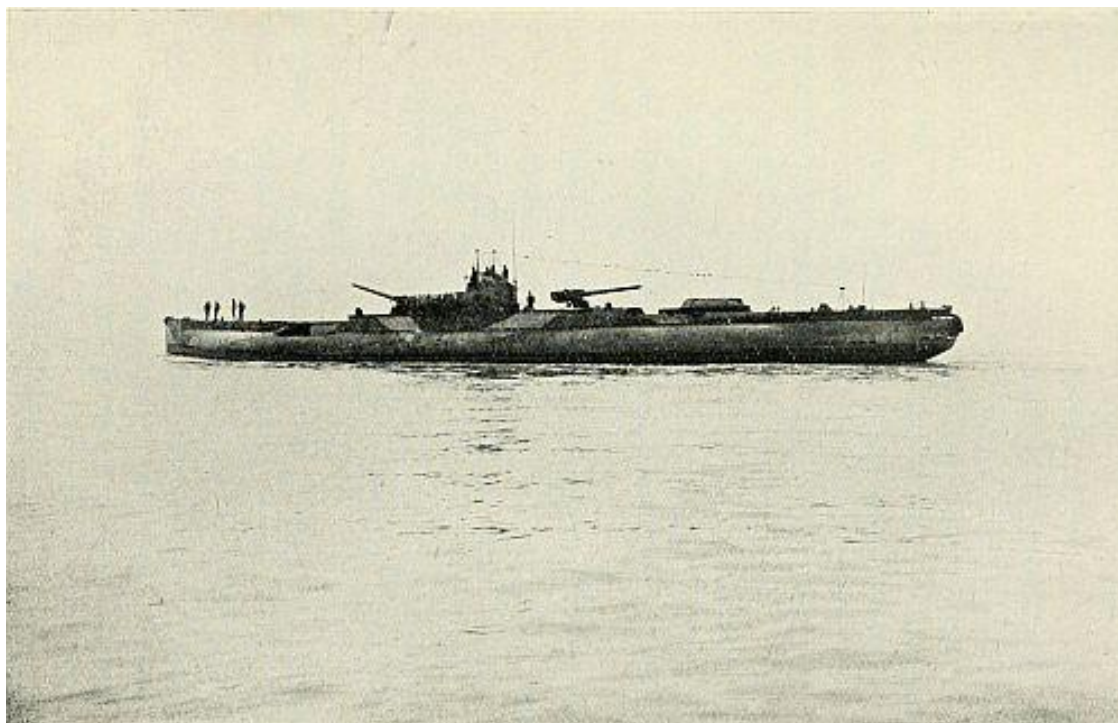
"На протяжении всей нашей военно-морской истории вплоть до 1815 года неизменным правилом было то, что в мирное время боевые флоты оставались без присмотра, и в строю оставалось ровно столько кораблей, чтобы "поднимать флаг" и охранять море. Этим объясняется очень значительное увеличение численности военно-морского персонала, которое немедленно стало необходимым, когда возникла угроза войны; и это также объясняет трудности, с которыми всегда сталкивались при наборе людей. Эта трудность была даже больше, чем мы склонны предполагать, поскольку Торговая служба никогда не могла предоставить военно-морскому флоту больше, чем часть от общего количества необходимых людей, а механизмы для привлечения дополнительных людей до этой войны всегда были самой примитивной природы.

"Когда началась война, корабли были введены в строй без экипажей. Это могло быть сделано, потому что со второй половины семнадцатого века существовал постоянный штат офицеров. Затем офицеры должны были найти свои собственные команды. Они начали с определения своей доли морских пехотинцев, а затем продолжили приглашать моряков в качестве добровольцев. Таким образом, они заполучили ряд опытных моряков, людей, которые раньше служили на флоте и вернулись туда либо в качестве старшин, либо в надежде стать таковыми. Затем были бы выданы ордера на то, чтобы произвести впечатление на моряков. Теоретически импресс был всего лишь формой воинской повинности, корона по прерогативе заявляла о праве на услуги своих подданных-моряков. Практически временами приходилось прибегать к насилию, поскольку многие мужчины, предпочитавшие плавать на торговых судах или желавшие дожидаться объявления о награде, пытались избежать ареста. Драки, которые происходили в этих случаях, создали службе "Импресс" дурную славу, не совсем заслуженную, поскольку были предприняты реальные усилия, чтобы избежать трудностей, и в любом случае количество людей, привлеченных таким образом, было сильно преувеличено популярными сообщениями".

Во время Великой войны не было принуждения вступать в какое-либо подразделение британского флота. Следовательно, все были либо на регулярной службе, либо резервистами, либо добровольцами. О необходимости этого стало известно не только на Британских островах, но и от Ванкувера до Кейптауна, Сиднея и Веллингтона, и люди из всех слоев общества, но либо с *Жаждой странствий*, либо с истинной любовью к бескрайнему морю в крови, сплотились со всех концов обширной Империи на призыв Белого Прапорщика.

Для того чтобы получить около 6000 офицеров и почти 200 000 обученных или полуобученных солдат, необходимо было задействовать новые источники снабжения. Великие боевые флоты, доведенные до полной боевой готовности и располагавшие достаточными резервами, уже

поглотили почти всех офицеров запаса, которых можно было избавить от продовольствия и войсковых транспортов.[2]



Официальная фотография Великобритании

Большая и хорошо вооруженная немецкая подводная лодка типа крейсер

Сначала появилось крупнейшее учебное заведение Империи по морской подготовке - Торговый флот и его отставные офицеры и рядовой состав — уже сильно истощенный. Затем яхт-клубы от Фрейзера до Темзы и Клайда. Тысячи профессионалов и любителей прибыли за границу на учебные крейсера и в "военно-морской университет", и только Канада поставила несколько сотен офицеров.

Врачи приходили из больниц и из прибыльных частных клиник. Инженерные профессии обеспечивали технический персонал и квалифицированных механиков. Крупные банки и городские конторы давали бухгалтеров, а сообщества рыболовов и любителей прогулочных лодок не только в Великобритании, но и в Доминионах и Колониях давали людей десятками тысяч. Таким образом, личный состав нового военно-морского флота был укомплектован всего за несколько месяцев.

Прежде чем перейти к подробному описанию личного знакомства с суровой подготовкой этих военно-морских сил, необходимо общее представление о их разнородном характере, чтобы читатель мог понять это великое собрание сынов Империи.

Одним ветреным мартовским вечером 1916 года в задымленной кают-компании и оружейном отсеке учебного крейсера "Ее превосходительство" "Гермиона" windy March evening in 1916 there were some eighty officers of the auxiliary fleet, and of this number one hailed from distant Rhodesia, where he was the owner of thousands of acres of land and a goodly herd of cattle, but who, some time in the past, had rounded the Horn in a *wind-jammer* and taken *sights*-то есть "Ревущие

сороковые". Другой был художником-маринистом, известным как в Англии, так и в Соединенных Штатах. Третий был членом яхт-клуба Тихоокеанского побережья. Четвертый был сыном ирландского пэра, владельца паровой яхты. Затем пришли лондонский журналист, барристер, солиситор и новозеландский яхтсмен, а за столом сидел известный путешественник и командир "пукки".

В соседнем кают-компании среди толпы младших лейтенантов — все из той же великой силы, Добровольческого резерва Королевских военно—морских сил - были седовласый ветеран с Канадских озер, юноша с "Клайда", сын судовладельца из Австралии и загорелый управляющий шахтой с "Витватерсранда".

Среди инженеров и механиков такое же разнообразие. Люди из нескольких крупных инженерных учреждений, студент из университета Северной Страны, инженеры-электрики с электростанций и механики со скамейки запасных, кое-где один или двое с опытом работы в море.

На баке и в других помещениях старого крейсера — ныне просто учебном заведении — находились матросы с многолетним опытом работы как под парусами, так и на паровой тяге. Рыбаки с Гебридских островов и Ньюфаундленда общаются плечом к плечу с яхтсменами с островов Солент и Клайд.

Из этого странно смешанного, но превосходного сырья военно-морской персонал с его необходимыми знаниями и дисциплиной должен был быть сформирован в рекордно короткие сроки невероятно небольшим штатом офицеров постоянной службы и уорент-офицеров с помощью более опытных любителей.

Однако из этого не следует, что любитель за неделю или две превратился в профессионального моряка. Три месяца специальной подготовки позволили им занять свое место в новом флоте, но некоторым потребовалось гораздо больше времени, чтобы почувствовать ту совершенную уверенность в себе, когда они были *одни* перед лицом трудностей и опасностей, которая является истинным наследием моря.

Описывать здесь подготовку офицеров и рядовых означало бы повторить то, что будет более полно и лично описано в последующих главах. Достаточно сказать, что целью было довести их все до заранее определенного уровня эффективности, который позволил бы офицерам командовать кораблями определенных типов в море и в бою, а матросам сформировать эффективных инженеров и палубных матросов практически для любого корабля Военно-морского флота.

Медицинские отделения, естественно, не требовали специальной подготовки, а бухгалтеры - просто знания военно-морских финансовых систем и общего управления. У этих двух отделений были свои учебные заведения.

Когда период предварительной подготовки на крейсере "*Гермиона*" закончился, офицеров перевели в Королевский военно-морской колледж в Гринвиче, а оттуда на одну из пятидесяти военных баз в Соединенном Королевстве, на Средиземном море или за его пределами. Их назначали на корабли, образующие флоты, прикрепленные к каждой из этих баз и обычно действующие в окружающих морях.

Таким образом, вся зона боевых действий была охвачена организацией по борьбе с подводными лодками и тралению мин и общим военно-морским патрулированием, которые действовали совместно с боевыми флотами, эскадрами и флотилиями, но отдельно от них, которые, таким образом, были свободны выполнять свои истинные функции в крупных военно-морских сражениях.

ГЛАВА II

НОВЫЙ ВОЕННО—МОРСКОЙ ФЛОТ - ПОДГОТОВКА ПРОТИВОЛОДОЧНЫХ СИЛ

Описав *смысл существования* нового военно-морского флота и то, как он стал флотом по сути, со своими адмиралами, капитанами, штабами, базами и всеми атрибутами войны, я могу перейти к более подробному описанию подготовки офицеров и рядового состава к их призыву в разрозненные подразделения этих великих противолодочных сил.

В просторных доках Саутгемптона стоял старый 4000-тонный крейсер "*Гермиона*", который был переведен со своей естественной базы в Портсмутской верфи, чтобы служить складским кораблем и тренировочной базой для большей части этих новых сил. Однако не всем офицерам и матросам вспомогательного флота было суждено пройти по его палубам. Это судно было зарезервировано для Королевского военно-морского добровольческого резерва, из которого была набрана очень значительная часть всего личного состава нового флота. Не был H.M.S. *Hermione* и первым кораблем, стоявшим на складе R.N.V.R. военного времени в Саутгемптоне для яхты Адмиралтейства *Resource II*. использовался для первых нескольких набросков, но, к сожалению, сгорел дотла. Были также другие суда и заведения в Портсмуте, Девонпорте и Чатеме. Однако они предназначались в основном для приема и краткого обучения более опытных офицеров торговой службы, зачисленных в резерв Королевского военно-морского флота на время войны, а также для хирургов и бухгалтеров.

Военнослужащие новых сил в основном проходили подготовку в военно-морских казармах и на кораблях-складах, расположенных в крупных военно-морских центрах, таких как Портсмут и Чатем. Через несколько недель все эти учреждения постоянным потоком набирали обученный человеческий состав для кораблей, ожидавших полного укомплектования на различных военных базах или строившихся на сотнях верфей Империи.

О ее Превосходительстве "*Гермионе*", которая была выбрана в качестве представителя учебных баз большого подразделения вспомогательной службы, мало что нужно говорить, кроме того факта, что сначала ею командовал выдающийся офицер с Дарданелл, а затем не менее способный офицер, который, по иронии судьбы, в довоенные времена был членом британской военно-морской миссии при турецком военно—морском флоте - оба они были людьми, чей опыт и неизменный такт во многом способствовали успеху тысяч начинающих офицеров, прошедших подготовку под их командованием.

Сам корабль представлял собой старый разбросанный крейсер, но на борту проводилось очень мало настоящих тренировок. Просторные здания на набережной служили тренировочными площадками для артиллерийской стрельбы, строевой подготовки, сигнализации, инженерного

дела и всех сложных учебных программ, о которых мы расскажем позже. в тихих водах дока, рядом со сравнительно большим серым крейсером, стояли изящные маленькие корпуса многочисленной флотилии 20-узловых моторных катеров, недавно прибывших из Канады, с устрашающего вида 13-фунтовыми крупнокалиберными орудиями, приземистыми мачтами торпедных катеров, новенькими белыми флагами и окованными медью палубами. Это был передовой отряд флота из более чем 500 подобных судов, к командованию которыми многие из обучаемых офицеров, после некоторого периода практического опыта на море, в конечном итоге добьются успеха.

Помимо множества других судов "москито", которые заходили в док и выходили из него из этого обширного защищенного морского рукава под названием *Саутгемптонская вода* с таинственными поручениями, которые вскоре предстояло выполнить новобранцам на холодных ветрах зимних ночей и ранним утром.

Итак, это был корабль-матка и ее дети. Когда они пересекли кормовой трап, ведущий от причала к чисто вымытым палубам, и на вызов часового ответили, молодой офицер оставил гражданскую жизнь позади и начал готовиться к суровому труду войны.

Возможно, будет уместно дать здесь более подробное описание подготовки офицеров и рядового состава нового военно-морского флота, основанное на личном опыте. Чтобы сделать это без раздражающего эгоизма личного повествования, необходимо, как это часто будет происходить на последующих страницах, использовать удобное "третье лицо".

Ночь была погожая, но с моря дул резкий мартовский ветер. Огни причала отражались в спокойных водах гавани. Высокие краны четко выделялись черным цветом на фоне холодного ночного неба. Склады, лавки и другие здания оживленной пристани были окутаны глубокими тенями.

В юго-западной котловине лежал большой серый корпус крейсера, недавно покрашенный и выглядевший очень грозно, с его высокими мачтами и фок-мачтами, уходящими в голубую пустоту, и массивной носовой частью, высоко возвышающейся над стенкой дока.

Из темноты на борту доносились звенящие звуки банджо и приглушенный гул голосов. Затем громкий оклик квартирмейстера и звон восьми склянок.

Группа недавно назначенных офицеров осторожно пробиралась среди спутанных швартовых канатов на причале, и когда они приблизились к военному кораблю, часовые должным образом остановили их. Двое из них только что прибыли из далекой Новой Зеландии. Все они были "для тренировки", и, поднявшись по сходням на квартердек, улыбающийся квартирмейстер вежливо попросил их явиться в судовую контору.

Чтобы попасть с палубы в это обиталище казначеев и писцов, кроме запретного "капитанского люка", нужно было преодолеть длинный коридор, ведущий мимо кают-компаний и кают-компаний. В обычное время в такой час этот коридор, вероятно, был бы почти безлюден, за исключением часового, но тренировки ускорялись, чтобы соответствовать требованиям войны, и из-за того, что почти 200 офицеров, многие из которых, к счастью, жили на берегу, постоянно перемещались туда-сюда, он превратился либо в полутемную, переполненную магистраль, где

каждый кратко извинялся за то, что столкнулся с кем-то другим, либо в нем царил атмосфера переполненного боевого зала с особым запахом табака.

Когда формальность сообщения о прибытии была завершена, офицеры-эмбрионы были взяты на буксир "Дежурным офицером", в обязанности которого входило ввести их в кают-компанию и в общих чертах ознакомить с распорядком дня на корабле. Офицер, совершивший эту церемонию в ту ночь, о которой идет речь, с тех пор занимает весьма ответственный пост в Адмиралтействе — такова судьба войны.

Первый шок наступил, когда мне объяснили работу на следующий день. Все началось с физических упражнений на причале в 7 часов утра и закончилось инструктажем по подаче сигналов в 18 часов вечера!

.

Раннее утро было пронизывающе холодным, но погожим. Физические "рывки" не были парадной одеждой; на самом деле, некоторые из тех, кто рано вставал на окрестных транспортах и океанских почтовых катерах, должно быть, задавались вопросом, какой конкретной формой мании на самом деле страдает толпа бегающих, прыгающих и размахивающих руками мужчин на всех стадиях раздевания на набережной.

Следующими пунктами программы были завтрак и разделенные блюда, и вновь прибывшие с нетерпением предвкушали рабочий день.

Утренние дежурства и вечерние каюты - события, имеющие определенное значение в повседневной жизни кораблей его величества. Это парады всей команды корабля, за исключением тех, кто находится на важном дежурстве, отмечающие начало и конец рабочего дня. Экипаж или люди, проходящие обучение, выстраиваются на "Вахту" под руководством соответствующих офицеров и встают по стойке смирно по сигналу горна. Затем входит старший офицер, принимающий подразделения, объявляется перекличка и сообщаются имена отсутствующих. Капеллан становится между рядами солдат; отдается приказ "Снять шапки!" и начинаются молитвы. Когда они заканчиваются, собравшейся корабельной команде зачитываются определенные приказы дня, и парад заканчивается.

На вечерних сборах в определенные дни недели зачитывались имена офицеров и рядовых, назначенных для выполнения особых обязанностей или для призыва в зону боевых действий.

Когда утренние занятия заканчивались, начиналась дневная работа. Офицеры-эмбрионы были прикреплены к классу судовождения, состоящему примерно из двадцати человек всех возрастов. Они надели непромокаемые куртки, потому что небо было затянуто тучами и дул сильный ветер. Они спустились по стальным бортам крейсера на небольшую палубу тендера, который должен был доставить их в широкие, но защищенные воды, где в течение следующих недель должна была проходить большая часть предварительных практических занятий.

Инструктор, офицер, прикрепленный для этой цели, затем разделил свой класс на две "вахты", одной из которых было поручено определить предполагаемый курс корабля на картах в кают-компании и отдать необходимые приказы другой вахте на палубе, которая должна была выполнять их по мере продвижения корабля с помощью секстанта, компаса, штурвала, телеграфа машинного отделения, поводка и вахтенного журнала. Поскольку все они обладали

некоторыми знаниями о море и имели опыт навигации, эта работа оказалась не такой сложной, какой, несомненно, была бы для любого, полностью лишенного навигационных знаний.

Те, кто находился в каюте с картами, рассчитали по компасу курс от одной точки к другой, сделав необходимые поправки на прилив, отклонение и т.д. Другие из той же вахты получили донесения с "мостика" и внесли правильные записи в вахтенный журнал. Все это элементарная работа, но для доведения ее до совершенства требовалась практика, и от точности выполнения которой в самом ближайшем будущем будут зависеть жизни людей.

Вахтенные на палубе были заняты более практической работой по каботажному плаванию и могли видеть последствия любой ошибки, теоретически допущенной их товарищами внизу. В полдень вахты сменились. Те, кто работал над картами и курсами, вышли на палубу, и утренние матросы стали послеобеденными штурманами.

В этот конкретный день второй, или левой, вахте пришлось хуже всего. Поднялся шквалистый ветер с дождем, из-за чего работа на палубе была насквозь мокрой и неудобной. Примерно через час маленький корабль начало кренить, и все промокли насквозь. Поводок удерживался онемевшими от холода руками — предвкушение долгих и горьких дней и ночей, которые впоследствии предстояло провести в зимних морях.

Учебные круизы продолжались в течение многих дней и перемежались лекциями по основам хорошего мореходства, более продвинутые теории и практики навигации были оставлены для дальнейшего изучения в Королевском военно-морском колледже в Гринвиче.

После мореплавания пришло время артиллерийского дела. Каждый из различных типов тяжелого, но тонко изготовленного оружия приходилось изучать в деталях — подвиг памяти, когда дело касалось часового механизма Maxim. Орудия были выведены из строя, и их пришлось чинить. Они промахивались мимо цели, и инструкторы — старые морские артиллеристы — заставляли их разыгрывать все мыслимые подлые трюки. Последним испытанием, которое должно было быть успешно пройдено, был демонтаж каждого типа орудия, используемого во вспомогательном флоте, и его повторная сборка.

Вместе со стрельбой появились также обозначения и способы использования различных видов боеприпасов, системы "определения местоположения" и "определения дальности". У каждого орудия был свой офицерский расчет, и быстрота стрельбы регистрировалась. Каждый человек по очереди был выбран для отдачи необходимых приказов и оценки дальности стрельбы и отклонения. Таким образом, наизусть заучивалась не только практическая работа, но и теория морской артиллерии, поскольку она касалась меньших типов оружия.

Было разъяснено и практически продемонстрировано применение глубинной бомбы, как механическое, так и тактическое, наряду с применением торпеды, мины, постановкой мин и зачисткой, а также особенности различных взрывчатых веществ. Поощрялись занятия с винтовкой и револьвером, а азбука Морзе и семафорная сигнализация стали частью повседневной рутины.

Тренинг не был полностью подготовительным к работе на плаву. Строевая подготовка отделения и роты, упражнения со стрельбой из винтовки и штыкового боя, а также построение личного состава в расширенном порядке были частью комплексной подготовки. Однажды, несколько недель после их прибытия офицеров, чьи судьбы были соблюдены оказались выкрикивая

приказы и руководства по руке и свисток строки пыльных *camarades* продвижения более распространенным явлением в самых утверждена военная мода.

Не все тренировки были тяжелой работой. Собрание стольких людей со всех концов света, имеющих за плечами богатый опыт и приключения, само по себе было источником взаимного интереса — и, между прочим, образованием в области современного британского империализма. Едва ли какая-либо часть света оставалась надолго незамеченной ни в кают-компании, ни в кают-компании старого крейсера "*Гермиона*" в те дни войны, и много рассказывалось историй о днях на Аляске, охоте в Африке, приключениях в отдаленных уголках Северной Америки, добыче жемчуга в Тихом океане и жизни на индийской границе, не говоря уже о диких ночах на семи морях. Седые головы и круглые мальчишеские лица, университет и граница, с редко встречающимся духом товарищества.

Период обучения на старом крейсере подходил к концу, когда каждый офицер был назначен "Дежурным по лодке". Одновременно дежурили пять катеров, и их экипажи должны были быть в постоянной готовности днем и ночью. Самыми востребованными были два 21-узловых катера, использовавшихся почти исключительно для перевозки пилотов на госпитальные суда и транспорты и обратно. Затем появился патрульный катер, тихоходное старое корыто с удобной кабиной, и мы по ночам тренировались на Саутгемптонских водах. Три "дежурных катера" предназначались для экстренного использования и находились в распоряжении офицера военно-морского транспорта.

Обязанности на каждой лодке были разными и носили характер тренировок. Лоцманский катер должен был находиться рядом с катером, за пределами гавани, и на высокой скорости доставлять лоцманов к потоку судоходства и обратно. Это была приятная обязанность, которая влекла за собой чередование ночей в щедрой, непринужденной компании старых морских волков с катера и случайные забеги со скоростью полмили в минуту сквозь темноту и брызги к движущимся левиафанам океана.

Патруль днем и ночью ходил взад и вперед по защищенным водным путям, проверяя "разрешения" рыбаков и препятствуя движению небольших судов в темные часы, когда длинные вереницы военных кораблей отправлялись во Францию.

Работа дежурных судов менялась изо дня в день, но всегда приходилось забирать утреннюю и вечернюю почту и доставлять ее на корабли вспомогательного флота, стоявшие на фарватере.

Когда этот период работы водной полиции закончился, наступило время нескольких дней практики в управлении быстроходными морскими патрульными катерами, или "М.Л.", о которых с тех пор так много писали в ежедневных газетах.

После зубрежки, полученной в аудиториях, напряженной муштры и несколько монотонной работы на тихоходных тендерах, выходов в море на этих новых и изящных маленьких судах, плавания со скоростью девятнадцать узлов, морского бриза и ощущения контролируемой мощи действовали как эликсир как на разум, так и на тело. Затем последовали учебные стрельбы в открытом море. Резкий треск кордита, языки багрового пламени, визг снарядов, белые брызги от рикошета и соленый морской бриз.

Два дня спустя предварительная подготовка закончилась, и впереди маячил период напряженной учебы в Королевском военно-морском колледже.

ГЛАВА III

ВОЕННО - МОРСКОЙ УНИВЕРСИТЕТ ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ

Королевский военно-морской колледж в Гринвиче, построенный королем Карлом I. для военно-морского флота Стюартов и более двух с половиной столетий использовавшийся как университет высшей категории, представляет собой здание с историческим прошлым. Здесь жили, кормили и обучали многих самых прославленных моряков Англии.

Именно в каюту и лекционный зал этого прекрасного старого здания отправлялись офицеры нового военно-морского флота, чтобы пополнить свои знания по навигации и смежным предметам, когда их предварительная морская подготовка подходила к концу.

В узкоспециализированном курсе обучения, предназначенном для того, чтобы слушатели могли безопасно ориентироваться как при солнечном свете, так и в шторм, по бескрайней водной глади мира, мало романтики. Описывать здесь преподаваемые предметы было бы только утомительно и неинтересно. Достаточно сказать, что курс был наиболее всеобъемлющим и превосходно составлен мастерами морского искусства. Если и можно найти какую-либо ошибку, то она, безусловно, не связана с недостатком информации, и доказательством ее эффективности может служить тот факт, что, насколько известно автору, не было ни одного корабля, которым впоследствии командовали офицеры, прошедшие эту подготовку, погибшие из-за недостаточного знания искусства навигации.

Дни, проведенные в Военно-морском колледже, были полностью заняты посещением лекций, а по вечерам - частными занятиями и подготовкой подробных заметок и набросков для выпускного экзамена. В каждом дне был один момент, который по старому обычаю считался историческим. Это произошло в конце ужина в большом белом зале, когда офицер, чья очередь была, поднялся и провозгласил тост за военно—морской флот: "Джентльмены, за короля!"

Именно на территории этого колледжа многие офицеры стали свидетелями своего первого налета цеппелинов. Однажды это произошло в конце четвертой недели курса. Почти все были в своих кабинетах, окруженные кучей бумаг, схем, чертежных инструментов и книг, предпринимая последнюю решительную атаку на различные запутанные задачи перед выпускным экзаменом.

Электрические часы в знаменитой обсерватории, возвышающейся над колледжем, только что показали десять часов вечера, когда по длинным коридорам донесся топот бегущих ног. Зычный голос крикнул: "Всем выключить свет!"

Через мгновение все здание с его лабиринтом коридоров погрузилось в эфиопскую темноту. Двери открылись, и толкающаяся толпа людей ощупью пробралась по коридорам и каменным лестницам на территорию. Здесь адмирал и его штаб следили за тем, чтобы не было видно огней. Движение на ближайшей магистрали было остановлено, и повсюду простирался Огромный Мегаполис, угнетающе темный и неподвижный.

К небу устремился прожектор, за которым последовали другие лучи. Все они внезапно сосредоточились на сверкающем белом корпусе дирижабля, высоко в небе цвета индиго.

Земля дрожала под огнем зенитных батарей. Снаряды свистели и стонали над колледжем, и яркие вспышки вырывались из маленьких облачков белого дыма высоко в центральной синеве.

Глухие, но сотрясающие землю раскаты раздались с разных точек, когда дирижабль сбросил свой смертоносный груз. Шрапнель падала на крыши домов со странным шипением и глухим стуком, и машины скорой помощи с грохотом проезжали по вымощенной камнем главной дороге.

Это был незначительный инцидент, едва ли стоивший того места, которое потребовалось для его записи, но он послужил определенной цели — закалить сердце и укрепить руку на будущее.

ГЛАВА IV

НОВЫЕ ФЛОТЫ В ПРОЦЕССЕ СТАНОВЛЕНИЯ

Снова вернулся на старый крейсер, закончив обучение и ожидая отправки в зоны боевых действий. Затем последовал приказ о выходе в море. По очереди называлось имя каждого офицера, и он исчезал в корабельной канцелярии, чтобы вернуться через несколько минут с пачкой бело-синих приказов Адмиралтейства, лицо у него было серьезное или веселое, в зависимости от назначения.

Некоторые были за испанскую армию и оплакивали свою судьбу из-за того, что их отправили на станцию, столь удаленную от основной зоны боевых действий. Другие были предназначены для Средиземноморья и утешали себя надеждами, что неприятности назревают где-то еще, кроме Адриатики, куда были направлены немногие счастливчики. Суэцкий канал и Египет претендовали на свою долю, но гораздо большее их количество направлялось в туманные северные моря.

Здесь мало что можно сказать об обучении 200 000 человек из-за его разнообразия. Они прибывали добровольцами со всех концов земного шара, собирались на огромных складах в Портсмуте, Чатеме и Девонпорте, обучались искусству подачи сигналов, строевой подготовке, артиллерийскому делу, мореходному делу и сотне одной вещи, необходимых "умелому человеку", а затем поступали на корабли.

Некоторые из них уже много лет плавали по морю на всевозможных судах и нуждались лишь в чувстве сплоченности и беспрекословного повиновения, прививаемом дисциплиной и муштрой. Другие больше знали о работе на ткацком станке или добыче угля, чем о морском деле, и провели веселые, но трудные несколько месяцев на учебных складах и на специальных судах, завершая свое образование. Повара там были такие, которые мало что умели готовить, кроме шотландского бульона, в то время как другие, инженеры — или автомеханики, как их называли, когда назначали на некоторые патрульные катера с бензиновым двигателем, — знали свою профессию лучше, чем их можно было научить, и проявили себя неутомимыми и неукротимыми, когда дело дошло до настоящего дела, как будет показано позже.

Теперь, описав подготовку как офицеров, так и матросов, мы переходим к кораблям, на которых они были призваны плавать по морям приключений.

Вооруженные Лайнеры

Зафиксировать формирование кораблей нового военно—морского флота в дивизионы, эскадрильи или подразделения и классифицировать их здесь по отдельным рубрикам — достаточно простое дело для регулярных флотов, созданных для определенных задач, - является задачей значительной сложности с разнородным флотом, состоящим из нескольких тысяч судов, редко из двух одинаковых.

Начиная с океанских лайнеров, как самых крупных и мощно вооруженных из нового флота: в основном они были сгруппированы для административных целей в одно большое формирование, известное как "Десятая крейсерская эскадра". Но в море они действовали небольшими подразделениями и часто патрулировали по одиночке. Их основной зоной деятельности был обширный участок Северного Ледовитого океана, простиравшийся от Норвегии и Севера России до Исландии, Гебридских островов и Лабрадора. Их работа была чрезвычайно тяжелой, что легко понять по характеру морей, в которых они в основном работали.

Строго говоря, если бы были возможны отдельные подразделения, Десятая крейсерская эскадра не входила в состав вспомогательного флота в его истинном смысле, хотя многие офицеры и рядовые были набраны из недавно сформированных корпусов. Он действовал скорее как отдельный патрульный флот, заполняя широкий морской промежуток между Шотландией и арктическими льдами.

Боевые шлюпы

Следующими по важности были недавно построенные винтовые шлюпы с мощными орудиями и двигателями. Их количество менялось, и они постоянно пополнялись. Некоторые из этих судов использовались для патрулирования, а другие - для траления мин. У флотилий шлюпов было много зон активности. Одной из них была Северная Атлантика, с особым вниманием к побережью Ирландии. Другим регионом было Северное море, причем предпочтение отдавалось восточному побережью Шотландии и Дуврскому проливу.

На эти флотилии также часто возлагались обязанности, независимые от вспомогательной патрульной организации, но, тем не менее, они составляли важную часть обширного противолодочного и противоминного флота.

В Средиземном море также находилось несколько патрульных канонерских лодок и тральщиков, похожих на боевые шлюпы. Их основная база в этом регионе находилась на итальянской земле.

Вооруженные яхты

Теперь мы переходим к той части вспомогательного флота, особой заботой которой были моря вокруг Соединенного Королевства и Колоний. Первыми появились вооруженные яхты, числом более 50, водоизмещением от ста до пятисот тонн. Они были получены от владельцев, вооружены настолько, насколько позволяли их размеры и сила, и в основном стали

флагманскими кораблями патрульных флотилий. Они почти всегда были оснащены радиотелефонами, гидрофонными подслушивающими устройствами, глубинными бомбами и всеми приспособлениями для противолодочной борьбы.

Их потери были невелики, учитывая опасный характер их работы, и их можно было пересчитать по пальцам обеих рук. Это было связано главным образом с их хорошей скоростью и мужскими качествами. Они создавали удивительно эффективные вспомогательные военные корабли, поддерживавшие выход в море практически в любую погоду и составлявшие немалое количество подводных лодок. Эти суда, конечно, никогда не использовались для более тяжелой работы по тралению мин.

Китобои

Китобои были немногочисленны и напоминали небольшие эсминцы. Это были мощные суда, хорошо вооруженные, но их мореходные качества оставляли желать лучшего. На самом деле, если использовать военно-морской термин, это были грязные лодки даже в "лоп". Говорили, что если офицер или рядовой долго находился на одном из этих кораблей, то он был устойчив ко всем формам морской болезни. Громкое утверждение, как признают даже старые моряки, но они называют это "печенью".

Тральщики

О винтовых и лопастных тральщиках мало что можно сказать, кроме того факта, что их насчитывалось около 200 человек и они выполняли одни из самых опасных работ на войне. Многие из них были старыми пассажирскими пароходами с Клайда, Бристольского канала, Темзы и курортов южного и восточного побережья, и знаменитый *Брайтон Куин* был одним из них до своей безвременной кончины на mine у бельгийского побережья. Потери среди судов этого класса составили около 10 процентов.

Траулеры

Безусловно, большая часть вспомогательных патрульных подразделений состояла из вооруженных и введенных в эксплуатацию траулеров. Их численность намного превышала 1000 человек, и почти половина использовалась для опасной работы по тралению. О траулерах мало что нужно говорить, поскольку помимо того, что можно увидеть на прилагаемых иллюстрациях, они мало что представляют интерес, пока мы не перейдем к вопросу об их любопытном вооружении и приспособлениях, достойных отдельной главы.

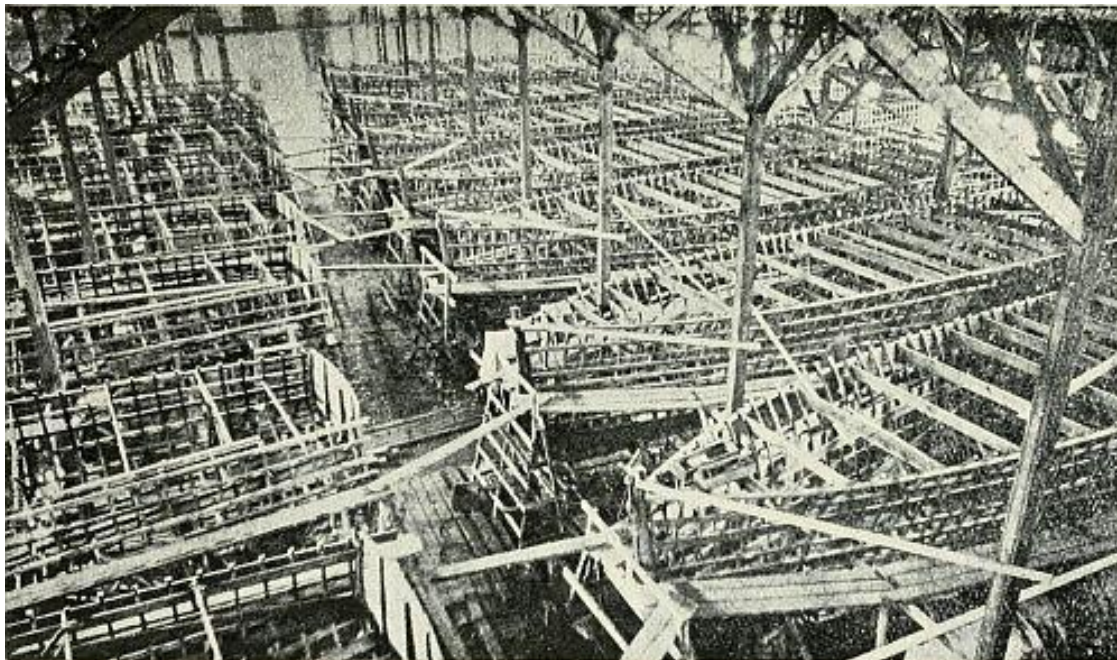
Большое количество этих подразделений были оснащены радиотелефонами и несли замаскированные батареи скорострельных пушек. Указать здесь зоны их деятельности означало бы подробно описать не только моря вокруг Британских островов, но и отдаленные воды, такие как Средиземное и Белое моря. У них были определенные обязанности для выполнения, которые можно резюмировать следующим образом: — (1) разминирование; (2) ночное и дневное патрулирование в одиночку или в компании на огромных морских пространствах; (3) конвойная служба; и (4) охрана рыболовства.

Их потери были тяжелыми, как в кораблях, так и в людях, составив около 30 процентов. Эти корабли часто вели одиночные морские бои. Немногие получают похвалу, которой они заслуживают, а остальные останутся довольны сознанием выполненного долга.

Бродяги

Если бы численность или потери были доминирующими факторами, вооруженные бродяги должны были бы занимать первое место в списке. Было задействовано значительно более 1000 таких судов, и потери составили около 20 процентов.

Возможно, необходимо проинформировать некоторых моих читателей о том, что дрифтер - это не обязательно судно, которое довольствуется тем, что отправляется в путешествие и полагается на то, что оно *доберется* до места назначения, как следует из его названия. Этот термин происходит от дрифтерных сетей, используемых этими судами для рыболовства в мирное время. Почти во всех отношениях они представляют собой уменьшенную версию глубоководного траулера - *за вычетом* мощной паровой лебедки для вытаскивания траловых сетей.



Ежемесячный яхтинг

Некоторые из 550 корпусов моторных катеров строятся на берегах реки Святого Лаврентия, Канада

В военных целях трюмы этих и многих других типов вспомогательных военных кораблей были переоборудованы в офицерские каюты или орудийные платформы для замаскированных батарей. У некоторых были специальные сети, в которые можно было опутать коварного "фрица". У других на борту были подводные мины особого типа, а одна, которой командовал автор, использовалась для перевозки раненых с флагманского корабля адмирала сэра Дэвида Битти "Его Превосходительство *Лайон*" после Ютландского сражения.

Как и следовало ожидать, это были хорошие морские суда, которые выполняли очень опасные и ценные задачи. Несколько сотен были оснащены радиотелефонами. Зона их деятельности была обширной, простиравшейся от Полярного круга до Экватора. Однако именно в неравных боях с немецкими эсминцами в Дуврском проливе и с австрийскими миноносцами в Адриатике они прославились своей доблестью. В двух из этих столкновений за несколько минут было потоплено не менее шести и четырнадцати дрейфтеров.

Моторные катера

О знаменитых ныне моторных катерах, или "фильмах", как их называют в Сервисе, многое будет сказано на последующих страницах. Их насчитывалось более 500, и, за редким исключением, они представляли собой однородную флотилию быстроходных морских патрульных катеров, хорошо вооруженных для своих размеров. Некоторое представление об их внешнем виде в различных условиях можно получить, изучив иллюстрации.

Всеми ими командовали офицеры R.N.V.R., чья подготовка на H.M.S. *Гермионе* и в других местах была описана в предыдущей главе. Команда кораблей состояла из девяти человек и двух офицеров, а зона их действий простиралась от ледяных морей, омывающих Оркнейские и Шетландские острова, до Вест-Индии и Суэцкого канала.

Возможно, будет интересно привести здесь выдержку из американского журнала "Руль", показывающую, как появились эти суда.^[3] Хотя корпуса были построены в Канаде, и большая часть сборки также производилась на берегах реки Святого Лаврентия, двигатели поступили из Соединенных Штатов. Благодаря организаторским способностям мистера Генри Р. Сатфена из компании Electric Boat Company, Нью-Йорк, менее чем за год было поставлено более 500 этих замечательных маленьких судов. Вот история этого джентльмена о контракте "М.Л.":

"Это было в феврале 1915 года, когда мы провели наши первые переговоры с британскими военно-морскими властями. Хорошо известный английский кораблестроитель и эксперт по боеприпасам находился в этой стране, предположительно по секретному делу Адмиралтейства, и однажды днем я встретился с ним в его отеле. Естественно, речь зашла об угрозе немецкой подводной войны; мы оба согласились, что опасность была реальной и что необходимо предпринять шаги для ее устранения.

"Я предложил использовать несколько небольших, быстроходных катеров на бензине для атаки и уничтожения подводных лодок. Моя идея состояла в том, чтобы создать флот mosquito, достаточно большой, чтобы тщательно патрулировать прибрежные воды Великобритании, каждый из которых нес бы 13-фунтовую скорострельную пушку.

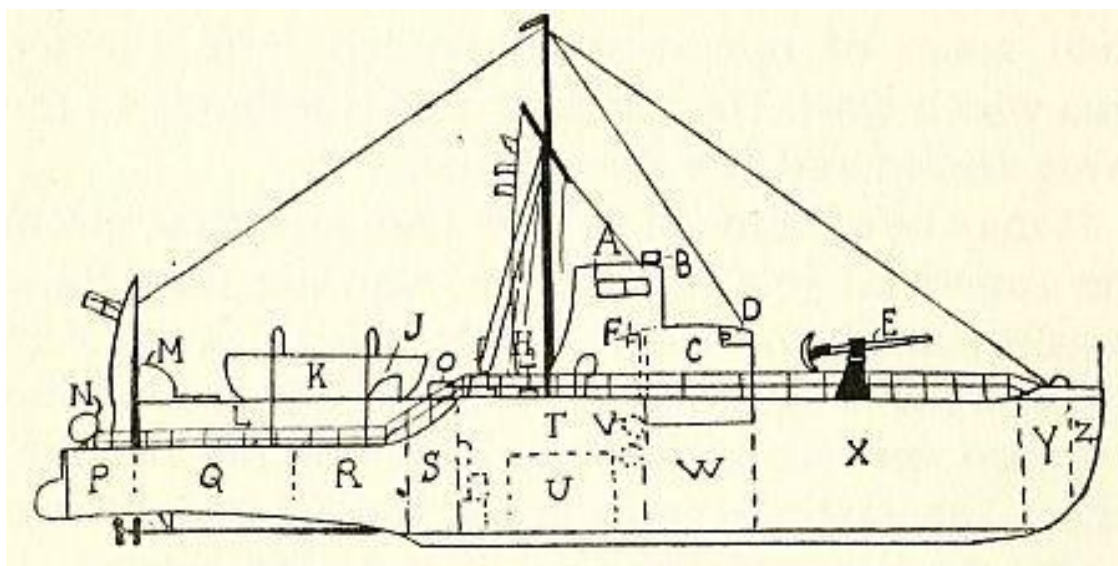


Рис. 1. Схема, показывающая основные характеристики вооруженного моторного катера.
А. Рулевая рубка. **В.** прожектор. **С.** Штурманская рубка. **Д.** Навигационные огни. **Е.** 3—или 13-фунтовая скорострельная пушка. **Ф.** Колесо и индикаторы в рулевой рубке. **Н.** Ручные насосы, дополняющие силовые насосы в машинном отделении. **И.** Люк, ведущий в машинное отделение. **Ж.** Люк, ведущий в кают-компанию. **К.** Спасательная шлюпка. **Л.** Каюты офицеров. **М.** Люк, ведущий в каюты офицеров. **Н.** Глубинные бомбы (2 или 4). **О.** Палубный ящик со спасательными поясами. **Р.** Кормовые бензобаки (2). **Q.** Спальная каюта офицеров. **Р.** Офицерская кают-компания. **С.** Камбуз. **Т.** Машинное отделение. **U.** Главные бензиновые двигатели (2). **V.** Резервуары сжатого воздуха для запуска маршевых двигателей. **W.** Передние бензобаки. **X.** Кубрик и мужские помещения. **Y.** Мужской туалет. **Z.** Форпик.

Я объяснил, что имею в виду два разных типа. Первая имела бы общую длину около 50 футов и была бы оснащена высокоскоростными двигателями; такая лодка развивала бы максимальную скорость в 25 узлов. Альтернативой могло бы стать что-то около 80 футов в длину, с тихоходными двигателями и скоростью 19 узлов. Я добавил, что предпочитаю более крупный и медленный тип.

Он спросил, сколько единиц такого класса мы можем построить за год, и я ответил ему, что могу гарантировать пятьдесят. Он сказал, что подумает над этим вопросом, и мы расстались.

Несколько дней спустя у меня было еще одно собеседование, и мне сказали, что британское правительство готово предоставить нам контракт на пятьдесят судов более крупного типа, причем вся партия должна быть поставлена в течение года.

"9 апреля 1915 года был подписан контракт на пятьдесят "охотников".

.

"*Лузитания*" отправилась в свой последний рейс 1 мая 1915 года, а неделю спустя поступило сообщение о ее торпедировании немецкой подводной лодкой. Мой английский друг отплыл в тот же день из Нью-Йорка, и мы устраивали для него прощальный обед в "Дельмонико". Когда ему сообщили ужасающую новость, он казался сильно подавленным, что было вполне

естественно, и к тому же очень задумчивым. Прежде чем попрощаться, он намекнул мне, что намерен посоветовать Адмиралтейству увеличить количество "Охотников"; он спросил меня, смогу ли я позаботиться о большем заказе. Я сказал ему, что могу гарантировать постройку лодки в день в течение такого длительного периода, который Адмиралтейство сочтет нужным назвать.

"После того, как он прибыл в Англию, мы вскоре получили телеграмму с заказом пятисот дополнительных "Сатфенов", наше кодовое слово для обозначения подводной лодки "Охотник"; другими словами, теперь нас просили построить пятьсот пятьдесят таких лодок и доставить их в полном рабочем состоянии к 15 ноября 1915 года".

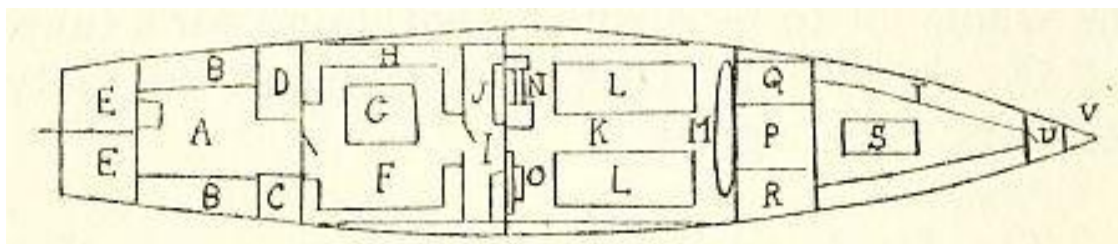


Рис. 2. План катера с вооруженным двигателем, показывающий внутреннее устройство. А. Спальная каюта офицеров. Койки Б. Б. С. Шкаф. D. Туалет. Е. Е. Кормовые баки для бензина. F. Кают—компания. Г. Стол. H. Диван. I. Камбуз. Дж. Бензиновая плита. К..... Л. С. Главные двигатели. М. Резервуары для сжатого воздуха. N. Вспомогательный бензиновый двигатель, приводящий в действие динамо-машину, трюмные насосы, пожарные помпы и воздушный компрессор. О. Аккумуляторные батареи, распределительный щит и электрические пусковые устройства вспомогательного двигателя. P. Штурманская рубка с бензиновыми баками внизу. Q. Магазин. R. Цистерны с пресной водой. С. Бак. T. Койки для экипажа. U. Уборная в баке. V. Водонепроницаемая форпиковая часть.

Вооружение моторного катера состояло из 13-фунтовой скорострельной крупнокалиберной пушки, способной выбрасывать лиддитовый снаряд более чем на четыре мили, и было столь же полезно против самолетов, как и против подводных лодок. В дополнение к этому тяжелому оружию для малых судов они несли около 1200 фунтов фугасного вещества в виде глубинных бомб для бомбардировки подводных судов, пулемет Льюиса, винтовки и револьверы.

Эти суда приводились в движение сдвоенными винтами, соединенными с двумя двигателями мощностью около 500 л.с. Кроме того, они обладали вспомогательным бензиновым двигателем мощностью около 60 л.с. для сжатия воздуха, необходимого для запуска главных двигателей, для работы пожарных и трюмных насосов, а также для приведения в действие динамо-машины для подзарядки аккумуляторных батарей. Тройные баки вмещали более 3000 галлонов бензина, а расход при движении на полной скорости составлял галлон в минуту.

Многие из них были оснащены радиотелефонами, и все они имели на борту гидрофоны самого одобренного образца, с помощью которых можно было под водой отслеживать передвижения вражеских подводных лодок. У них было электрическое освещение в каютах, а также для

навигации, ведения боя и подачи сигналов на верхушке мачты. Умеренно мощный прожектор, оснащенный затвором для подачи сигналов азбуки Морзе, также был частью их оборудования.

На этих маленьких миниатюрных военных кораблях были небольшая кают-компания и спальная каюта для офицеров, камбуз с бензиновой плитой для приготовления пищи, машинное отделение, склад боеприпасов, штурманская рубка и просторные помещения на баке для экипажа из девяти человек. Все части корабля были соединены с мостиком переговорными трубами и электрическими звонками, а на кормовой палубе размещалась стальная спасательная шлюпка.

Обязанности этих ремесленников значительно различались. Более трех лет они несли постоянное патрулирование в Северном море, Атлантике, Ла-Манше, Ирландском море, Средиземном, Адриатическом морях, Суэцком канале, Гибралтарском проливе и в водах Вест-Индии. Только тот, кто знает по опыту, может в полной мере оценить, что на самом деле означает работа в этих северных морях с их зимними снегами и арктическими ветрами и промозглыми летними туманами для всего лишь тридцати тонн морской пехоты на стольких же квадратных лигах штормового моря, кишящего минами и вражескими подводными лодками. Но когда эта книга будет закончена, читатель сможет судить сам.

Потери моторных катеров были невелики, учитывая опасный характер их груза (3000 галлонов бензина в пределах нескольких футов от 1500 фунтов фугасного вещества в деревянном корпусе) и обязанности, которые им приходилось выполнять в любую погоду, за исключением сильных штормов. Несколько из них были взорваны с ужасными последствиями для находившихся на борту. Другие загорелись и сгорели, что дало едва ли достаточно времени, чтобы погрузить взрывчатку на борт. Несколько были разбиты вдребезги на открытых берегах после многочасовой борьбы в условиях сильного волнения. Один подорвался на mine недалеко от Остенде. Еще один был уничтожен снарядом в Средиземном море, и роль, которую они сыграли в налетах на Зебрюгге и Остенде, в ходе которых двое были потеряны, а один погибший получил ранение, теперь известна всему миру.

Прибрежные моторные лодки

Помимо "М.Л.", существовал еще один меньший, но более быстрый тип охотников за подводными лодками. Эти небольшие суда, которых на самом деле насчитывалось около 80, не имели кают или других помещений для длительных плаваний. Это были просто тонкие серые корпуса с мощными высокоскоростными двигателями. Они были известны как С.М.В., или, если дать им полное название, Прибрежные моторные лодки. Цель, с которой они были построены, заключалась в том, чтобы действовать с береговых баз и запускаться с океанских кораблей для преследования вражеской подводной лодки, которая была обнаружена гидросамолетами и передана по радио в данном районе. Это, однако, было тем, для чего они были *предназначены*, но имело мало отношения к той работе, которую они фактически выполняли. Их прозвище было "Скутеры", и они, конечно же, "скакали" по морю.

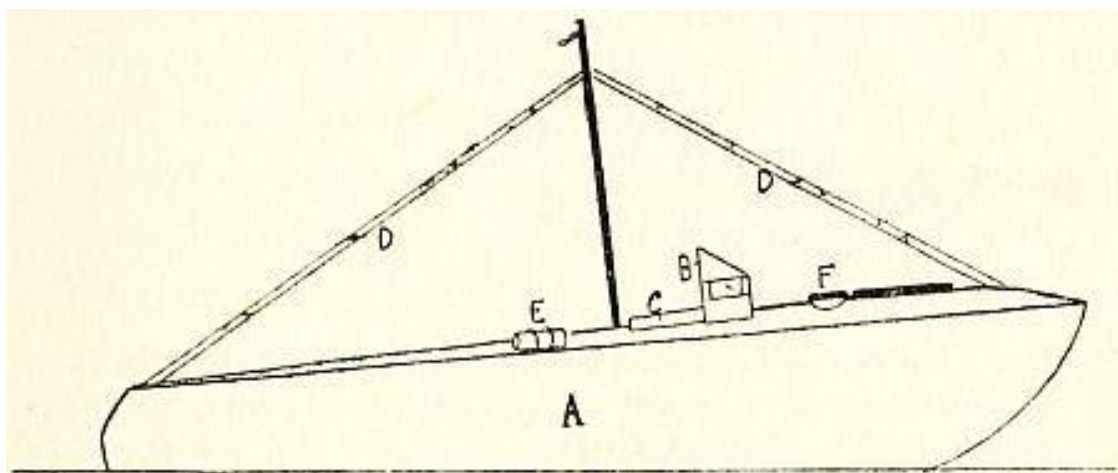


Рис. 3. Схема, показывающая основные характеристики прибрежной моторной лодки. Скорость 50 миль в час. А. Корпус гидроплана сконструирован таким образом, чтобы подниматься на поверхность при движении на полной скорости. В. Крытая рулевая рубка. С. Хорошая навигация. D. Беспроводные антенны. E. Глубинные бомбы (2 небольших размера). F. Люк в машинное отделение.

Существовало три типа С.М.В.С. Один имел длину всего 44 фута и предназначался для перевозки на палубах легких крейсеров или других надводных кораблей среднего размера. Вооружение состояло из пулемета Льюиса и двух глубинных бомб для борьбы с подводными лодками. Следующий класс имел длину 55 футов и действовал с береговых баз. Они были оснащены одной или несколькими торпедами Уайтхеда, запускаемыми с помощью хитроумного приспособления с кормы. Класс III. имели 70 футов в длину и были введены в эксплуатацию незадолго до подписания перемирия. Они были приспособлены для постановки мин вблизи вражеских гаваней.

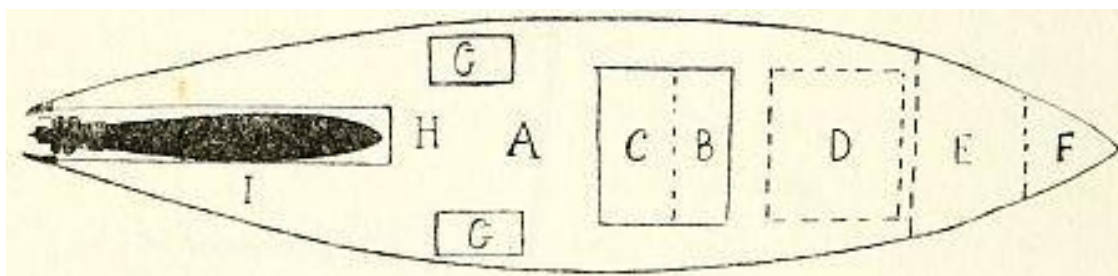
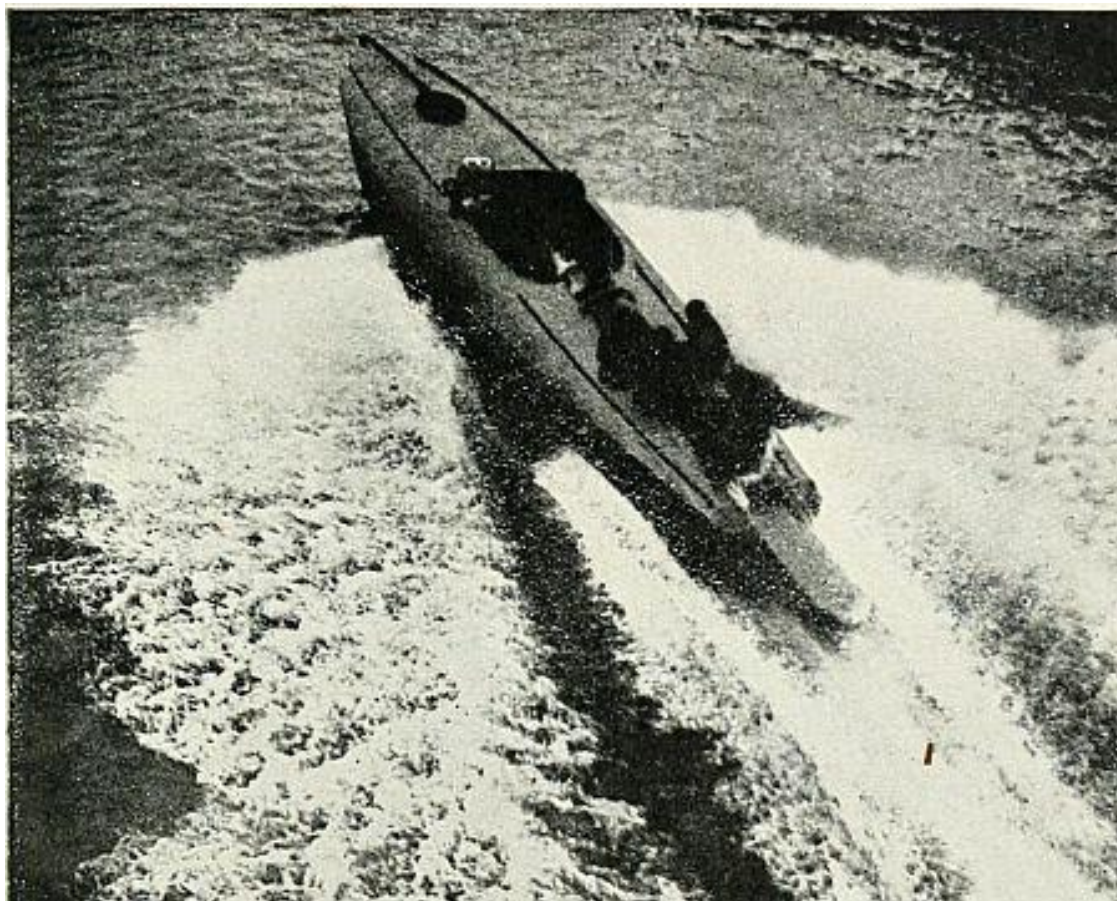


Рис. 4. План прибрежной моторной лодки с торпедой в расщелине на корме. А. Спина кита или арочная палуба. В. Рулевая рубка. С. Хорошая навигация. D. Машинное отделение. E. Баки для бензина в носовой части. F. Форпик. G. Глубинные бомбы. H. Расщелина на корме с торпедой, готовой к запуску. I. Торпеда Уайтхеда, выпущенная кормой вперед.

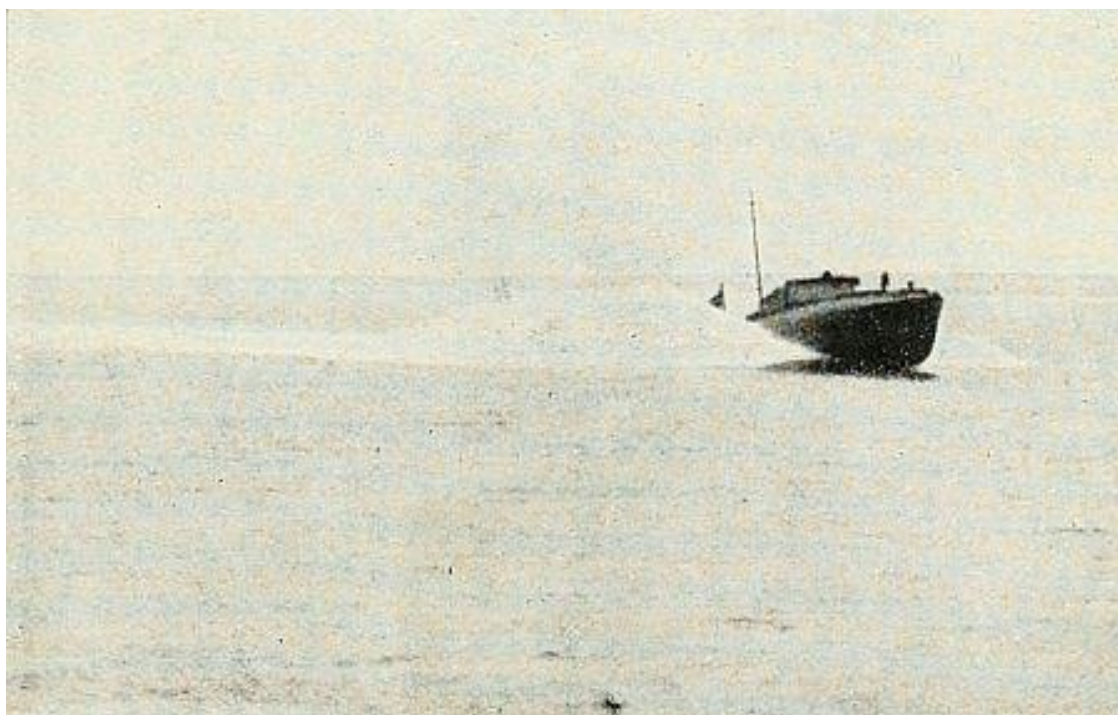
Максимальная скорость 55-футовых К.М.Б., которых было больше всего, составляла 40 узлов, или почти милю в минуту. Они приводились в движение сдвоенными винтами— соединенными с двумя двигателями мощностью 350 л.с. каждый, работающими со скоростью 1350 оборотов в минуту. Имея очень малую осадку, около 26 дюймов, эти маленькие суденышки могли скользить, подобно гидропланам, над любым обычным минным полем, и торпеда, выпущенная по ним, просто прошла бы у них под килем. Риск поражения от снарядов также был сведен к

минимуму благодаря их небольшим размерам и большой скорости. Однако их главными врагами были гидросамолеты, вооруженные пулеметами.



Thornycroft & Co., Ltd.

40-футовый. Прибрежный моторный катер, движущийся на полной скорости



Thornycroft & Co., Ltd.

40-футовый. Прибрежный моторный катер, движущийся на полной скорости

Нетрудно представить бой между С.М.В., летящим со скоростью 40 узлов, стреляющим из своего маленького ружья Льюиса по большому гидросамолету, пикирующему из облаков со скоростью 70 миль в час, и разбрызгивающим воду вокруг хрупкого маленького скутера с серым корпусом пулями из своего пулемета. На самом деле это происходило много раз у бельгийского побережья и является типичной картиной партизанской войны на море в двадцатом веке.

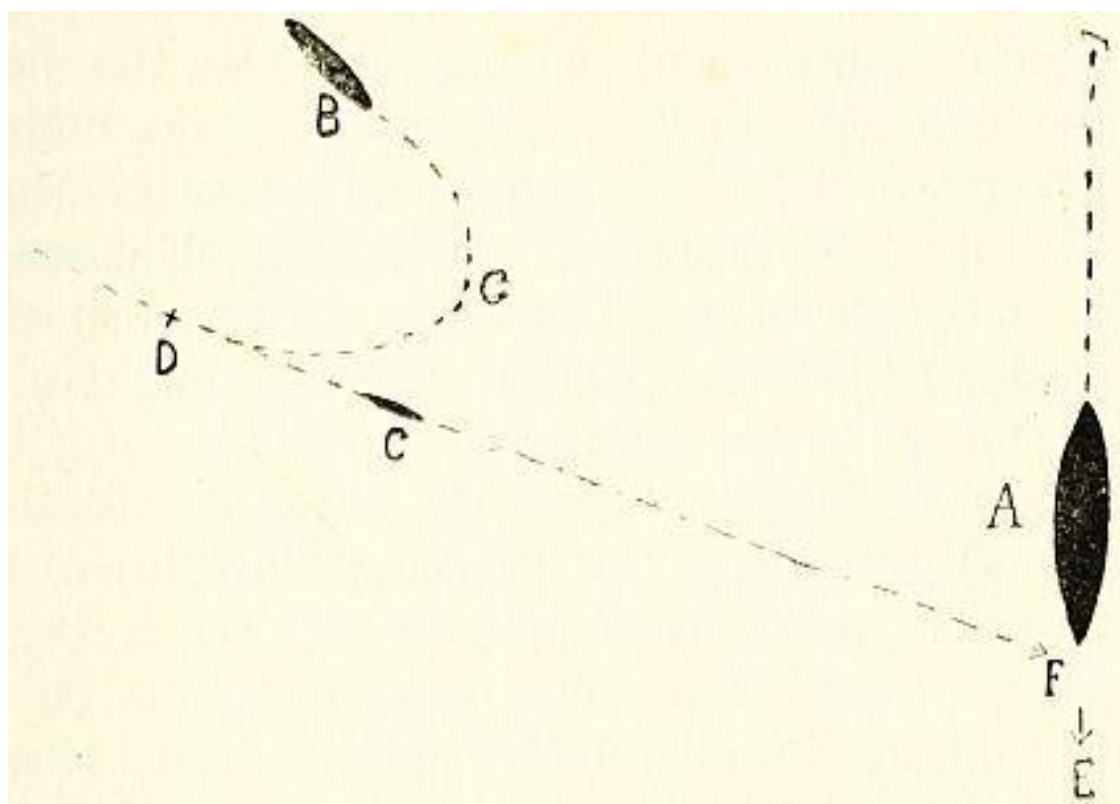


Рис. 5. Схема, иллюстрирующая метод атаки КМП на надводный корабль (или подводную лодку на поверхности). А. Объект атаки движется в направлении, указанном стрелкой Е. В. Положение КМП после нанесения атаки. С. Торпеда, выпущенная КМП в точке D, движется курсом, заканчивающимся на F, который, учитывая движение корабля А, является местом, где торпеда должна поразить объект атаки. Из этого будет видно, что выпущенная торпеда фактически следует за кораблем, с которого она выпущена, до тех пор, пока последний не отклонится от прямого курса, когда торпеда продолжает движение до тех пор, пока не поразит объект атаки или не промахнется мимо него, скорость торпеды примерно такая же или немного меньше, чем у С.М.В. Общее время, затраченное на такую атаку на протяжении двух миль, составило бы около 2½ минут, прежде чем торпеда поразила бы свой объект.

С.М.В. был чисто британским дизайном, и фирмой, в значительной степени ответственной за достигнутый успех, были Messrs John J. Thornycroft & Company Limited. Базы для этих морских мошек имелись в Портсмуте, Дувре, Дюнкерке и в устье Темзы у острова Осиа. Из всех этих точек до середины Канала можно было добраться менее чем за тридцать минут. Несмотря на бесполезность поездки в плохую погоду, поездка в С.М.В., даже в безветренный день, была достаточно захватывающей. Рев двигателей делал невозможным разговор, а обзор, когда сидишь в маленьком застекленном колодце, или боевой рубке, был ограничен огромными волнами зеленовато-белой воды, которые изгибались вверх с обеих сторон носа и перекачивались за кормой в клубках пены. В грохоте двигателей мощностью 700 л.с., вращающихся со скоростью 1350 об/мин, чувствовалась внушающая благоговейный трепет ярость, а в резком бризе рейса и распыленных брызгах чувствовался экстаз. Когда набегали волны, плеск воды, когда острый нос корабля прорывался сквозь гребень, и маленькое суденышко на краткий миг головокружительно балансировало на гребне волны, вызывал дрожь,

пробежавшую по тонкому серому корпусу, и, чтобы завершить обзор ощущений, можно добавить человеческий трепет битвы и неопишное ощущение контролируемой силы под ногами.

Послужной список С.М.В., хотя и короткий, тем не менее, блестящий. Ближе к концу 1916 года четыре из этих маленьких судов, шедших с базы в Дюнkerке, перехватили пять немецких эсминцев, возвращавшихся из рейда Ла-Манша. Катера мчались навстречу врагу в облаке пены. Все скорострельные орудия на немецких кораблях выпустили снаряды по таинственным белым полосам, приближающимся к ним со скоростью молнии. Эти отважные маленькие корабли подошли так близко к своим гигантским противникам, что на борту ощущался грохот немецких орудий, но ни один снаряд в них не попал. Затем линия кораблей К.М.Б. отклонилась, и их торпеды были выпущены с близкого расстояния. Один из вражеских эсминцев был подбит и сильно поврежден, в то время как у двух других были узкие обводы.

Времени для ответного удара у немцев не было. В течение нескольких коротких минут море вокруг скутеров было вспахано снарядами гуннской артиллерии, затем четыре маленьких атакующих корабля оказались в пяти милях от места своей победы и представляли собой почти невидимые белые точки для вражеских артиллеристов.

У Зебрюгге эти суда прошли вплотную под прицелом орудий береговых укреплений и прикрыли подход десантных групп и блокпостов завесой искусственного дыма. В Остенде они вошли в гавань под шквальным огнем и зажгли сигнальные ракеты, чтобы дать возможность блокпостам ориентироваться в темноте. Другие в ходе тех же операций торпедировали пирсы и заставили замолчать установленные на них орудия.

Их подвиги отдают морской романтикой старых времен, как, например, когда маленький *"Кондор"* бросился под орудия Александрийской крепости, или еще раньше в нашей военно-морской истории, когда паруса и снаряды заменили бензин и торпеды.

Для борьбы с подводными лодками эти удивительно быстрые маленькие преследователи использовались в составе небольших флотилий. Они были оснащены радиоприемниками ближнего действия, и когда поступало сообщение о том, что судно подвергается атаке в определенном месте, примерно в двадцати милях от берега, несколько человек мгновенно срывались с привязи, и за долю времени, затраченного более крупными судами, они были на месте происшествия с торпедами и пушками Льюиса для надводной атаки и глубинными бомбами для подводного бомбометания.

Во многих случаях ими командовали офицеры вспомогательной службы R.N.V.R., и на борту было два инженера. Экипаж не требовался, и для них не было свободного места. Отважный заход этих судов в гавани Зебрюгге и Остенде, их последующие операции у бельгийского побережья и потери в бою у входа в Гельголандский залив в 1918 году, когда они были спущены на воду с большого корабля, снискали им высокую известность в военно-морской истории.

Боевые корабли обороны

В дополнение ко всем этим типам противолодочных средств в составе вспомогательного флота находилось более 300 кораблей, в основном траулеров и дрейфтеров, задействованных в поддержании крупных линий заграждений, перекрытии обширных участков защищенных вод,

часто посещаемых боевыми флотами, и значительное количество досмотровых судов, укомплектованных офицерами-переводчиками, в обязанности которых входило досматривать все нейтральные суда, проходящие через 10 000 миль блокады.

Таким образом, это были корабли нового военно—морского флота, и их формирование во флотилии или подразделения обычно осуществлялось группировкой четырех или пяти судов аналогичного типа под командованием старшего офицера на плаву - в основном лейтенанта R.N.R. или R.N.V.R. В случае тральщиков подразделение почти всегда состояло из четного числа кораблей, потому что их работа выполнялась парами, а у M.L. оно обычно состояло из пяти лодок, поскольку именно такое количество требовалось для сложной тактической работы по преследованию подводных лодок.

Там были, конечно, подразделения военно-морских сил Соединенных Штатов, Франции, Японии, Италии и Бразилии в дополнение к грозной британской армаде.

Все вспомогательные подразделения базировались на той или иной из пятидесяти с лишним военных баз, которые охватывали не только побережья Великобритании и Ирландии, но и прибрежные районы каждой страны нашей всемирной Империи. Приведенные здесь цифры не включают местные флоты чисто колониальных военно-морских баз, а также большие флотилии эсминцев и катеров типа "П", действующих в внутренних и зарубежных водах совместно со вспомогательным флотом. Если бы они были объединены, противолодочный флот увеличился бы почти вдвое.

Теперь, когда читатель знаком с *смыслом существования* нового военно-морского флота, личным составом, кораблями и их формированием во флоты, масштабами и ограничениями их деятельности, а также понесенными ими потерями, путь свободен для описания любопытного используемого оружия, тайн противолодочной войны и самих баз, прежде чем отправиться в зону боевых действий и увидеть кое-что из реальной работы вспомогательного флота.

ГЛАВА V

ГИДРОФОН И ГЛУБИННАЯ БОМБА

Из всего оружия, использовавшегося в противолодочной войне, двумя наиболее важными были *гидрофон* и *глубинная бомба*. Они использовались совместно друг с другом и составляли основное средство нападения надводных военных кораблей на подводные лодки, действующие под поверхностью.

Гидрофон напоминает изящный телефонный аппарат. Он сконструирован таким образом, что, когда прибор опускается за борт судна в море, любой шум, такой как движение винтов подводной лодки, может быть услышан на палубе оператором, который слушает в обычную телефонную трубку, подключенную к погружному микрофону с помощью электрического провода.

Во время Великой войны использовалось много различных типов гидрофонов. Этот инструмент был настолько важен для работы по охоте за подводными лодками, что были потрачены миллионы денег, и в течение нескольких лет был задействован корпус военно-морских и гражданских экспертов, которые довели его до состояния эффективной работы. Каждый тип, поступивший на Вооружение, был усовершенствованием своего предшественника, и почти для каждого класса судов существовали разные схемы использования. Быстроходному эсминцу требовалось другое оборудование, чем тихоходному траулеру. Моторный катер мог успешно использовать только совершенно другой тип подводной лодки, и, чтобы усугубить трудности, сами немецкие подводные лодки были щедро снабжены подобными приборами. Игры в "прятки", в которые играют на море и под водой с помощью этого замечательного маленького инструмента, были бы поистине забавными, если бы от этого не зависели жизни мужчин, а часто и женщин и детей.

Портативный гидрофон, используемый некоторыми небольшими и тихоходными судами вспомогательного флота, состоял из микрофона или тонкого механического уха, тщательно защищенного металлическими дисками от случайного повреждения и подключенного к наушникам или обычным телефонным приемникам электрическим проводом, который проходил через батарею. Там, где провод соприкасался с морской водой, он был сильно изолирован и слегка бронирован.

Когда потребовалось использовать этот инструмент, судно было остановлено и микрофон опущен за борт на глубину около 20 футов. Это было расстояние от поверхности, на котором шумы подводной лодки были слышны наиболее отчетливо. Затем оператор на палубе или в каюте поправлял наушники и садился, прислушиваясь к любым звукам, доносящимся из-под воды. Хотя море является гораздо лучшим проводником, чем воздух, диапазон, на котором могут быть слышны звуки, значительно различался. В безветренный день или ночь шум судовых винтов часто можно было различить на расстоянии от пяти до семи миль; тогда как в ненастный день, когда море плещется и ревет ветер, часто было трудно услышать что-либо дальше полумили.

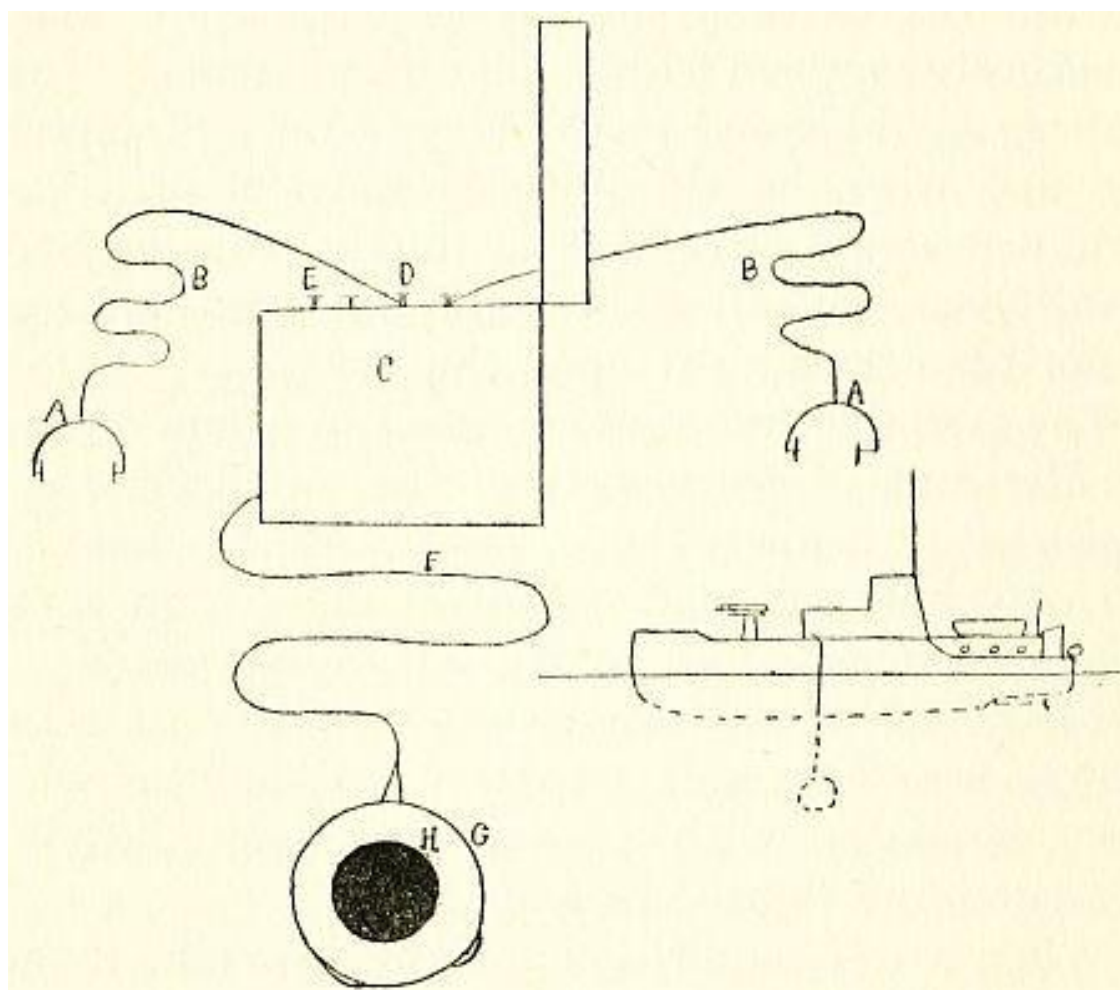


Рис. 6. Схема, показывающая основные части портативного гидрофона. А. Головные уборы и наушники, с помощью которых обученный слушатель слышит звуки подводной лодки. В. Гибкие провода, позволяющие офицеру проверять сообщения от слушателя. С. Батарейный отсек, содержащий запасной комплект элементов питания. D. клеммы. E. клеммы запасных элементов. F. Гибкий бронированный электрический кабель, спущенный за борт судна. G. Металлический корпус, защищающий микрофон H. H. Микрофон или чувствительный приемник подводных звуков, который погружается (при необходимости, но не при движении судна) на глубину около 18 футов, как показано на небольшой диаграмме. Звук улавливается микрофоном и передается по кабелю F и проводам B к наушникам А.

В хорошую погоду подводную лодку обычно можно было услышать на расстоянии около двух-трех миль. Было, однако, много микроскопических шумов подводного мира, которые улавливались и усиливались этим типом гидрофона. Их называли "шумами воды", и часто было чрезвычайно трудно отличить их от звука движущейся подводной лодки на большом расстоянии. Более поздние типы были не столь подвержены этим тревожащим влияниям.

Описать здесь различные естественные и искусственные шумы, слышимые с помощью портативного гидрофона, чрезвычайно сложно. Однако можно сделать одно общее утверждение. Именно шум, создаваемый быстро вращающимися винтами как надводных кораблей, так и подводных лодок, является определяющим фактором в работе по обнаружению

по звуку подводной лодки. Звук эсминца, идущего на полной скорости по спокойному морю, когда его слышно по гидрофону, напоминает рев гигантской динамо-машины. Звук не меняется по мере увеличения или уменьшения расстояния между неподвижным кораблем для прослушивания и *быстро движущимся* военным кораблем; это продолжает быть рев или низкий гул, в зависимости от расстояния, пока он не исчезает совсем за пределами слышимости. То же утверждение применимо и к тихоходному грузовому пароходу, только в этом случае *единственный* гребной винт вращается намного медленнее, и при прослушивании по гидрофону на расстоянии примерно двух-трех миль можно отчетливо услышать каждый последующий стук двигателей.

Простое движение корпуса судна по воде не может быть услышано по гидрофону. Поэтому для обнаружения присутствия поблизости *парусного* судна ночью или в густом тумане этот прибор совершенно бесполезен. Тот же недостаток применим также к местоположению плавучего обломка или айсберга и ограничивает использование гидрофона точным сообщением о присутствии судов с механическим приводом или специальных звуковых сигналов на расстоянии нескольких миль.

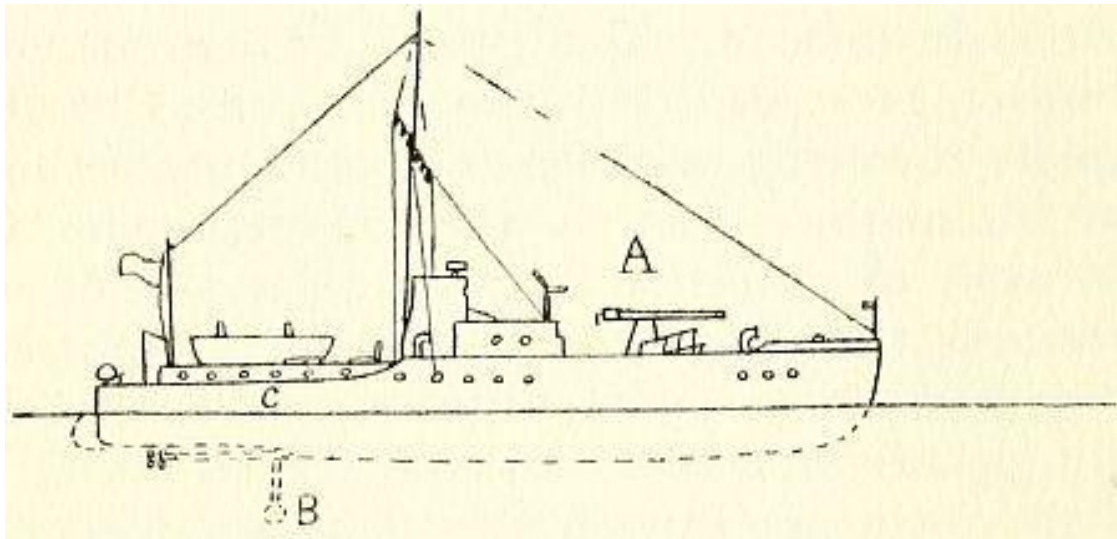


Рис. 7. Улучшенный гидрофон направленного действия, установленный в киле моторного катера. Трубка *В*, на нижнем конце которой находится микрофон, может быть поднята или опущена из *С*, кабины *М.Л.* Этот инструмент устроен так, что направление, с которого доносится звук с подводной лодки, может быть просто и быстро определено.

Немецкая подводная лодка, слышимая на расстоянии около мили в тихую ночь, издает любопытный звук, который почти не поддается описанию. Его основной составляющей является "кляц-кляц-кляц! лязг-лязг-лязг!", сначала едва различимый на фоне низкого плеска воды у поверхности погруженного микрофона, затем становящийся громче, когда звук уже различим и человеческое ухо настороже. Но когда этот звук раздавался на войне, было мало времени для анализа или отмечания. Это был призыв к действию. Микрофон был поднят на поверхность, и началась погоня, останавливаясь примерно каждые полмили для дальнейшего прослушивания по гидрофону. Если звук был громче, командир преследующего судна знал, что он на верном пути, а если звук доносился с моря более неясно, курс менялся и судно совершало пробег в милю в противоположном направлении, после чего судно снова останавливалось и прибор сбрасывался за борт.

Если бы этот человек поместил надводный корабль в непосредственной близости от подводной лодки, была бы выпущена одна или несколько *глубинных бомб*, и если бы взрыв этих бомб повредил сравнительно хрупкий корпус или механизмы подводного судна, ему пришлось бы либо всплывать на поверхность и бороться за свою жизнь с помощью двух мощных палубных орудий, либо, при серьезном повреждении, беспомощно опуститься на дно, выделяя масло в больших количествах из своих раздавленных баков.

Однако, прежде чем перейти к описанию глубинной бомбы, следует подробнее рассказать о гидрофоне, сыгравшем такую важную роль в разгроме подводных лодок.

Когда преимущества этого инструмента были полностью продемонстрированы в суровых условиях войны, были предприняты успешные попытки усовершенствовать первоначальные примитивные приспособления. "Шум воды" был уменьшен, и, что самое большое улучшение из всех, гидрофон был сделан "направленным". Под этим подразумевается, что при слышании звука можно было более или менее точно определить его приблизительное направление на север, юг, восток или запад от подслушивающего судна. Легко понять, что означало это усовершенствование для судна, охотящегося за подводной лодкой на обширном участке моря. Когда звук поднимался вверх по проводам от погруженного микрофона, оператору нужно было просто повернуть маленькую ручку, чтобы определить, с какой стороны доносится шум.

Если, например, звук сначала раздавался далеко на востоке, инструмент поворачивали на другую четверть компаса. Затем, если шум был более отчетливым, инструмент снова поворачивали до тех пор, пока интенсивность звука не уменьшалась. Таким образом, была получена линия максимального уровня звука, которая показывала направление от слушающего судна, в котором действовала подводная лодка.

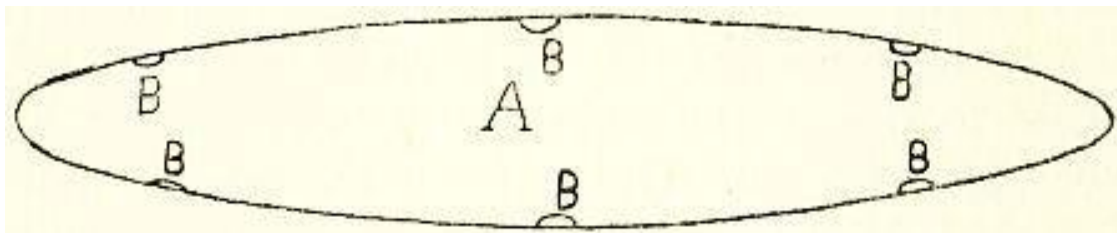


Рис. 8.Схема, показывающая, как микрофоны или уши В устанавливаются на подводной лодке А, чтобы она могла обнаруживать приближение надводного корабля.

С совершенствованием этого изобретения появилось гидрофонное отделение военно-морской службы. Для офицеров, а также для слушателей-моряков были организованы специальные курсы по обнаружению звуков подводной лодки. Фактические движения подводной лодки под водой на различных расстояниях от гидрофона были записаны с помощью фонографа, и записи делались таким образом, чтобы звуки можно было воспроизводить по желанию для развития слуха. Хирурги слуховым опытом оценили физическую эффективность в этом отношении потенциальных добровольцев для службы гидрофонного прослушивания, и суда были сформированы в специальные гидрофонные флотилии, в обязанности которых входило прослушивание в длинных очередях подводных лодок и, когда было сделано обнаружение, атаковали их в наиболее одобренном тактическом построении с помощью глубинных бомб и орудий.

Эти аранжировки имели значительный успех, и автор провел много холодных часов, прислушиваясь по ночам к звукам коварной подводной лодки. Не раз в результате получалась захватывающая погоня.

Следует, однако, отметить, что в успешном использовании гидрофона есть один большой недостаток. Это связано с необходимостью остановки слушающего судна до того, как гидрофон будет поднят за борт, поскольку совершенно невозможно услышать что-либо, кроме рева двигателей несущего судна, пока они находятся в движении. Более того, любое движение по воде должно было прекратиться, и слушающий корабль замер, прежде чем искусственные звуки, такие как шум винтов подводной лодки, можно было отличить от естественных шумов морской воды.

Теперь сразу станет очевидно, что неподвижный корабль не только представляет собой прекрасную мишень для подводной атаки, но и позволяет провести несколько юмористическую игру в прятки между охотничьим судном и преследуемой подводной лодкой.

Почти все подводные лодки были оснащены несколькими гидрофонами и поэтому могли получать своевременное предупреждение о приближении надводного корабля так же хорошо, как надводный корабль о присутствии подводной лодки. Но у надводного корабля было преимущество в скорости.

Результатом всего этого было то, что, когда немецкая подводная лодка слышала приближение надводного судна, она ныряла на дно, если вода не была слишком глубокой или морское дно не было слишком каменистым. Затем, заглушив двигатели, она прислушалась. Надводный корабль, озадаченный внезапным прекращением шума, который он преследовал, тоже ждал, и этот застой иногда длился часами. Затем, если надводный корабль двигался, что он часто был вынужден делать, чтобы не уноситься течением прочь от местности, подводная лодка тоже двигалась, и та, что заглушила свои двигатели, первой обнаруживала другую, но не могла догнать ее снова, не оглушив свое собственное подслушивающее устройство. В этом случае следующий ход, вероятно, будет в пользу ее противника.

Все это, возможно, немного сложно, но минутная пауза для размышления прояснит читателю эту любопытную ситуацию. Итак, игра продолжалась, и решающего преимущества ни у надводного корабля, ни у подводной лодки не было. Обычно вмешивалась темнота и прекращала дальнейшее увлечение человека, часто позволяя подводной лодке спастись.

Подобный случай произошел с судном некой флотилии гидрофонов, которой командовал автор. Более четырех часов подводная лодка ускользала от преследующих надводных кораблей, двигаясь только тогда, когда они двигались, и останавливаясь, когда они тоже останавливались, темнота и поднявшийся уровень моря в конечном итоге способствовали побегу подводной лодки, которая несколько часов спустя смогла атаковать (безуспешно) большой надводный корабль менее чем в тридцати милях от места происшествия.

Тем не менее, гидрофон - это подводный инструмент с блестящим будущим. Он уже был усовершенствован до того, что не имеет ни малейшего сходства с первоначальным, и, несомненно, последует еще больше. Однако это чисто приспособление для обнаружения подводных лодок во время плавания под поверхностью, а не оружие для их уничтожения. Следует также помнить, что любое повышение эффективности гидрофона пойдет на пользу не только надводному кораблю, но и подводной лодке, поскольку нельзя предполагать, что

подводные суда останутся без этих замечательных подводных ушей, когда ими будут оснащены их надводные эсминцы.

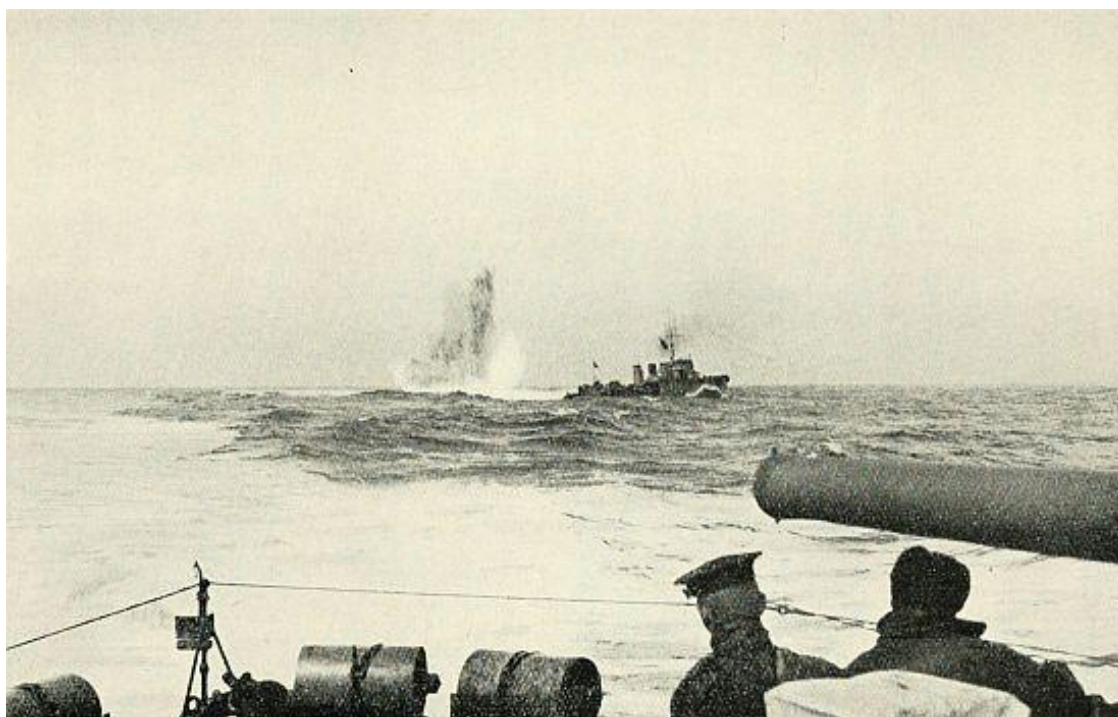
Союз между гидрофоном и глубинной бомбой является естественным. Первый прибор позволяет надводному кораблю обнаружить, во-первых, присутствие подводной лодки поблизости и, во-вторых, ее приблизительное местоположение. В этот момент его использование временно прекращается и начинается использование глубинной бомбы. Когда надводный корабль идет по горячим следам движущейся подводной лодки, он пытается занять позицию прямо над своей добычей или даже немного впереди, а затем выпускает одну или несколько глубинных бомб в зависимости от того, велика вероятность попадания или незначительна.

Из этого будет очевидно, что в то время как гидрофон является инструментом, используемым для первоначального обнаружения подводной лодки, а затем для того, чтобы позволить надводному кораблю приблизиться к своему подводному противнику, атака фактически производится глубинной бомбой.

Это оружие действительно представляет собой мощную подводную бомбу. Он состоит из нескольких сотен фунтов очень мощного взрывчатого вещества, заключенного в стальной корпус, со специальным пусковым устройством, которое можно быстро настроить таким образом, чтобы заряд взрывался практически на любой глубине под поверхностью после выброса из надводного судна.

Методы, использовавшиеся во время войны для его снятия с палуб надводных кораблей, были очень разнообразными, наиболее распространенным из которых было то, что некоторые из этих орудий устанавливались на направляющие и удерживались на месте с помощью проволоочных строп, которые можно было снять, просто вытащив смазанный штифт или болт.

Когда глубинная бомба отвалилась от кормы надводного корабля, она погрузилась на "заданную глубину", а затем взорвалась, как подводная мина. Результатом был эффект разрушения, распространявшийся по воде на несколько сотен футов в окружности. Если подводная лодка находилась близко к месту взрыва, ее сравнительно тонкие пластины почти всегда были пробиты. Однако, когда судно находилось на расстоянии более ста футов, заклепки, скреплявшие его пластины вместе, часто ослабевали, и возникающая в результате течь часто вынуждала судно всплывать на поверхность, где оно могло быть уничтожено артиллерийским огнем.



Официальная фотография Великобритании

Сбрасывание глубинных бомб

Однако часто случалось, что не происходило ни того, ни другого, а хрупкое электрическое оборудование подводной лодки выходило из строя в результате мощного взрыва глубинной бомбы, даже на значительном расстоянии. Поскольку электрические двигатели, используемые для подводного движения, больше не использовались, и, возможно, внутренняя часть судна была погружена в темноту, открытыми оставались только два хода. Она могла либо подняться на поверхность и попытаться бороться с ним с помощью своих мощных палубных орудий, либо погрузиться на дно и положиться на удачу, что другие глубинные бомбы не будут сброшены достаточно близко, чтобы серьезно повредить ее корпус. Однако в открытом море последний шанс был упущен из-за большой глубины. Триста футов можно принять за наибольшую глубину, на которую боевая подводная лодка обычной конструкции может безопасно опуститься, не подвергаясь серьезному риску того, что ее обшивка будет раздавлена большим давлением воды. Даже на такой глубине вес каждого квадратного фута поверхности корпуса превышает 8½ тонны.

Если поврежденная подводная лодка всплывала на поверхность, орудия ее преследователей были наготове, и, как правило, можно было положиться на то, что они выведут ее по крайней мере из *строя* до того, как люки подводного судна будут открыты и ее собственные орудия приведены в действие.

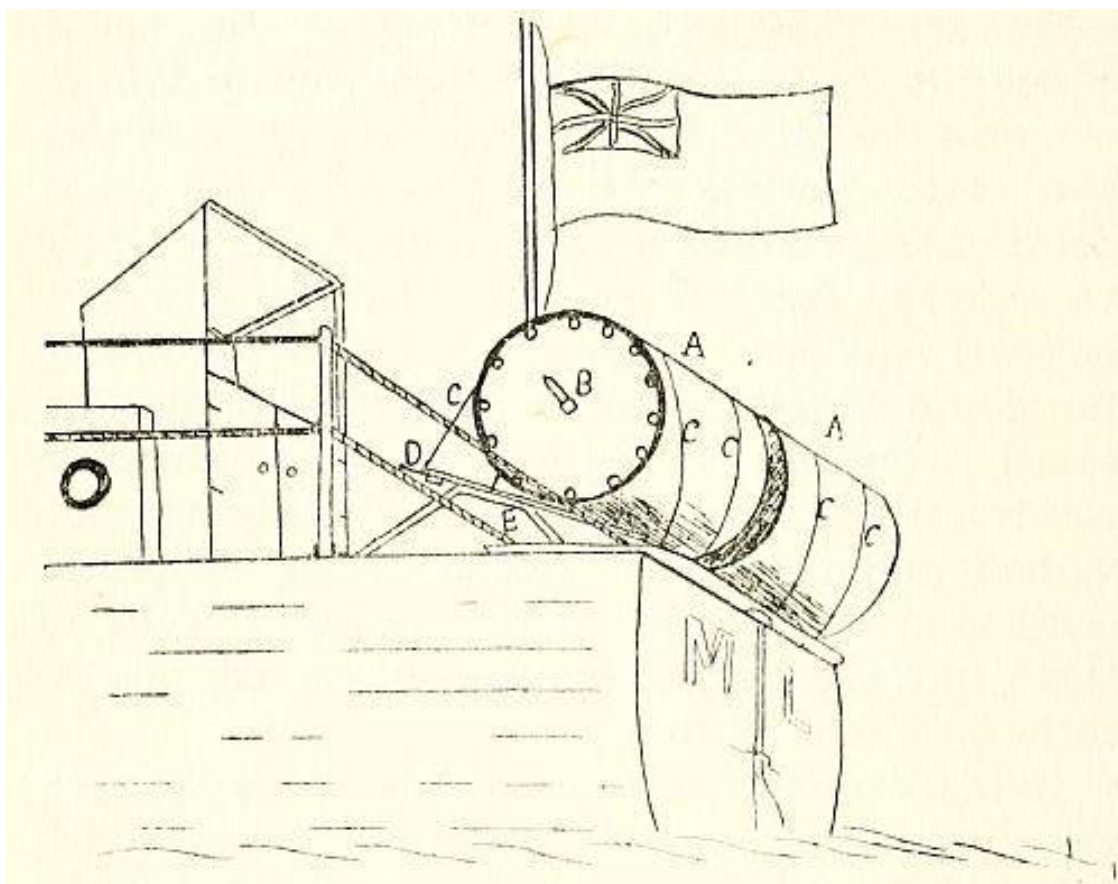


Рис. 9. Схема, показывающая, как переносятся глубинные бомбы на корме моторного катера. АА. Глубинные бомбы, каждая из которых содержит 300 фунтов бризантного взрывчатого вещества. В. Гидростатическое устройство, с помощью которого заряд может взорваться, когда он опустится с поверхности на глубину 40 или 80 футов, и благодаря которому он становится сравнительно безопасным при нахождении на палубе. С. Стропы, удерживающие заряды на наклонной платформе. D. Смазанные болты, которые при вытаскивании позволяют проволоочным стропам свободно вылетать и глубинной бомбе скатываться в море. Глубинные бомбы могут быть сброшены только с находящихся на ходу судов, в противном случае взрыв, который произойдет через несколько секунд после сброса, повредит надводное судно.

На мелководье, где было довольно гладкое дно, обычно случалось, что подводная лодка, поврежденная глубинными бомбами, предпочитала опуститься на морское дно и положиться на удачу. К этому также часто прибегали как к средству ухода от преследования, даже когда подводная лодка не была повреждена первыми несколькими сброшенными зарядами. Именно тогда гидрофоны, имевшиеся на надводных кораблях, были снова пущены в ход, чтобы убедиться, что подводная лодка все еще находится в движении. Когда не было слышно ни звука, те, кто находился на поверхности, поняли, что "Фриц" лежит неподвижно или же что он сбежал. Если было доступно несколько кораблей, несколько поджидали над местом, где, как считалось, находилась подводная лодка, в то время как остальные кругами прочесывали окружающее море, пытаясь уловить звук двигателей "беглеца", если он спасся в схватке. Когда больше ничего не было слышно, они вернулись на место происшествия и приступили к систематической бомбардировке окружающего морского дна.

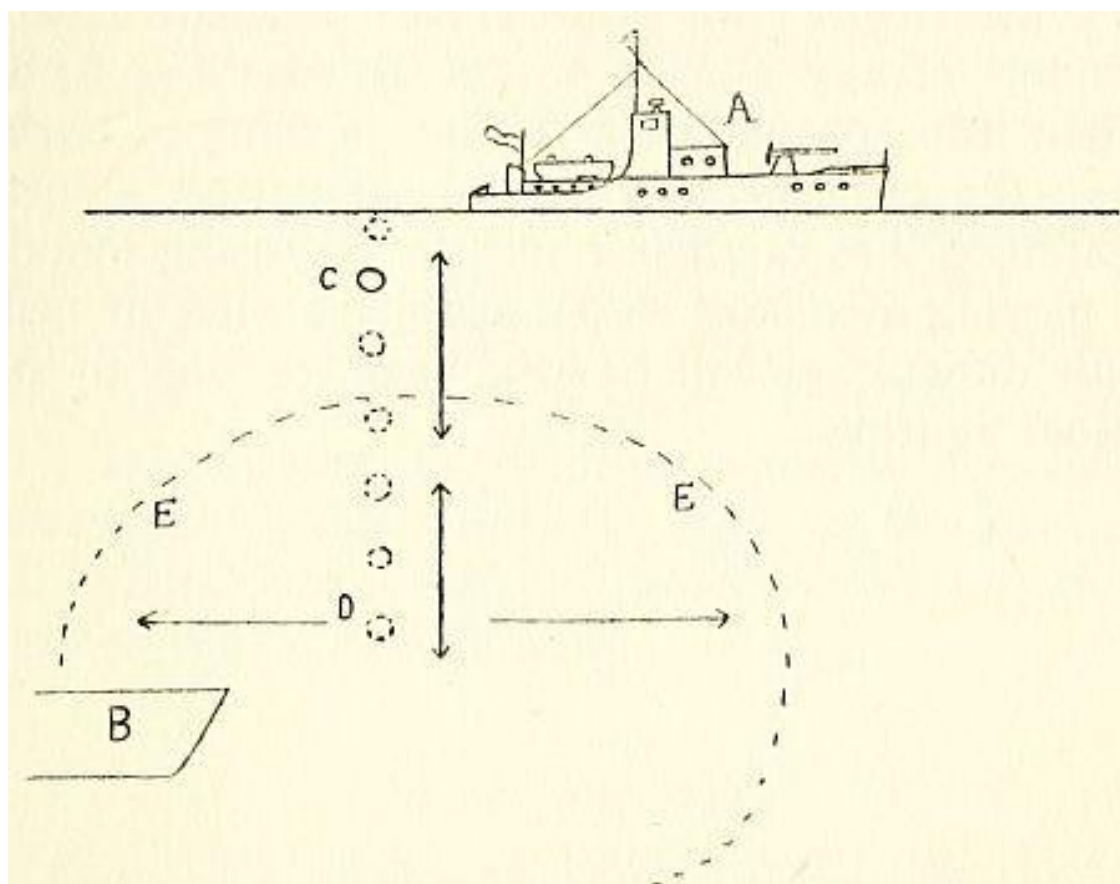


Рис. 10. Схема, иллюстрирующая атаку глубинными бомбами на затопленную подводную лодку. А. Моторный катер, который сбросил глубинную бомбу для уничтожения подводной лодки В, находящейся на глубине 90 футов под поверхностью. С - это погружение глубинной бомбы по мере того, как М.Л. удаляется от опасной зоны. D - точка (80 футов под поверхностью), в которой произойдет взрыв, а E указывает опасную зону для подводной лодки В.

На довольно небольшой участок моря было сброшено до ста глубинных бомб, и все же подводная лодка, о которой известно, что она лежала "сложив руки" в этом районе, не была повреждена. В подобных случаях прибегали к другим средствам, которые будут описаны в следующей главе.

Все вышесказанное звучит очень основательно и обнадеживающе, но справедливости ради следует сказать, что охота за подводными лодками - это душераздирающая задача. Читатель, возможно, заметил, что метод атаки глубинными бомбами предполагает, что надводное судно заняло позицию почти прямо над головой своего противника, чего чрезвычайно трудно достичь даже с помощью самого эффективного гидрофона. Следует также принимать во внимание штормовое море, снег и туман, не говоря уже о темноте, присутствии второй подводной лодки, избитой прибоем скалы или песчаной отмели и сбивающих с толку звуках проходящих торговых судов, что усложняет задачу, как мы увидим, когда перейдем к реальным боевым действиям.

ГЛАВА VI

НЕКОТОРЫЕ ЛЮБОПЫТНЫЕ СРЕДСТВА ПРОТИВОЛОДОЧНОЙ БОРЬБЫ

Хотя современная война показала, что не существует определенного противостояния от подводных лодок, она, тем не менее, создала множество любопытных средств нападения и защиты. Целью этой главы является описание некоторых противолодочных средств, использовавшихся с более или менее успешными результатами во время затяжных военно-морских операций против Центральных держав.

Индикаторные сети

Среди наиболее важных из них были огромные проволочные сетки, известные как "сигнальные сети", которые использовались для опутывания подводной лодки, а затем для оповещения о ее передвижении надводных кораблей, ожидающих атаки с применением орудий и глубинных бомб.

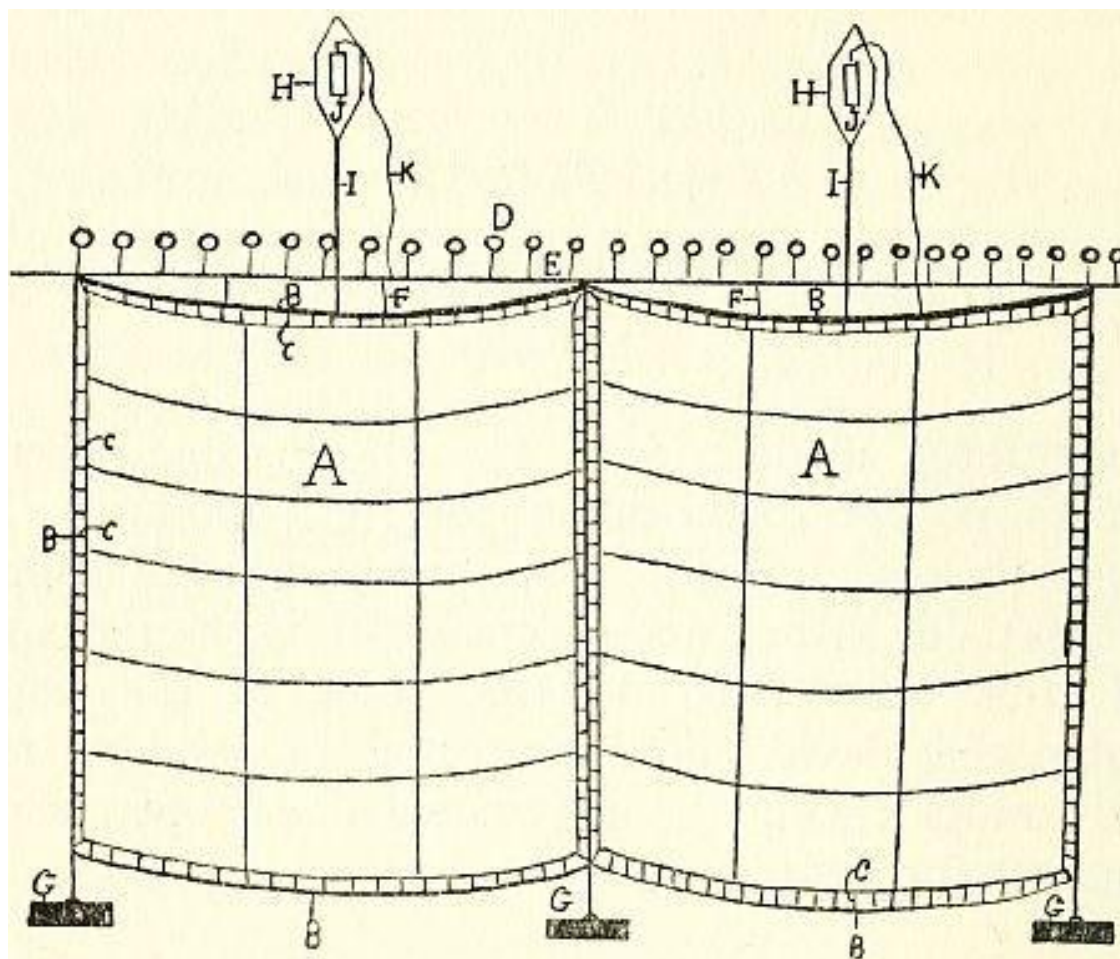


Рис. 11.—Схема, показывающая основные характеристики линии подводных индикаторных сетей. АА. Две секции (шириной 100 футов) тонкой проволочной сетки с очень широкой сеткой. В. Каркас из проволочного каната, удерживающий каждую секцию сетки на месте с помощью металлических зажимов С. С. Металлические зажимы, которые

растягиваются и освобождают сетку от каркаса каната при усилии более 100 фунтов. приложено к ним. *D.* Линия невидимых стеклянных шариков или полых поплавков, прикрепленных к поверхностной проволоке *E*, поддерживаемая проводами *F*, сетки, которые свисают с поверхности вертикально. в длинных лесках (от ½ до 1 мили в длину и глубиной 50 футов). *G.* Тяжелые железные гири или грузила, удерживающие сети своим весом, когда они висят в воде. *H.* Деревянные поплавки, прикрепленные к каждой секции сети проволокой *I*. *J.* Канистры с химикатами, которые выделяют пламя и дым при контакте с морской водой. *K.* Шнур, прикрепленный к проволоке на поверхности *E*. Когда подводная лодка, проходящая через леску, вытаскивает секцию сети из проволочного каркаса, поплавков волочится по поверхности по проводам. Шнур удерживается на поверхности, прикрепленный к проволоке *E*, и вытягивает пробку из канистры *J*, подвергая химическое вещество, находящееся внутри, воздействию морской воды (см. [Рис. 12](#)).

Эти сети были сделаны из особо легкой, но прочной проволоки с ячейей в несколько футов. Они были соединены вместе длиной в 100 футов металлическими зажимами, которые открывались при приложении определенного напряжения к какой-либо конкретной секции. Их глубина обычно составляла около 50 футов, и они были проложены длиной от нескольких сотен ярдов до двух миль. Грузики на нижнем конце и невидимые стеклянные поплавки наверху удерживали их в вертикальном положении над поверхностью. Поплавки удерживались на месте с помощью проволочного троса, протянутого вдоль верха сетей, и к нему через определенные промежутки времени были прикреплены деревянные буйки с жестяными коробочками, наполненными химическим составом, который при контакте с морской водой днем выделял густой дым, а ночью - пламя.

100-футовые секции были соединены между собой и с верхним и нижним тросами металлическими зажимами. Эти зажимы открылись, когда подводная лодка вошла в эту часть каната. Результатом стало то, что секция сети обволокла нос подводного судна, отсоединилась от лески и понеслась вперед, волоча за собой *поплавков-индикатор* на поверхности.

Поплавков-индикатор, содержащий химическое вещество, был прикреплен (1) к секции сети короткой проволокой и (2) к верхней веревке всей лески с помощью шнура, который при освобождении подвергал воздействию морской воды химическое содержимое канистр в поплавке. Затем поплавок волочился по поверхности, яростно горя.

Поскольку не было ничего, что могло бы существенно помешать ее продвижению, подводная лодка, следовательно, не знала бы, что она прошла через сеть и на самом деле буксировала горящий буй. Даже если бы ей стало известно о сигнальном придатке, ей было бы чрезвычайно трудно освободиться из-за того, что передовые гидропланы запутались в проволочной сетке, прежде чем быстроходные надводные корабли, ожидавшие в готовности, заметили буксируемый пылающий буй и бросились в погоню.

Попав в такую сеть, шансы подводной лодки избежать гибели были невелики. Сигнальный буй не только оповещал о каждом ее движении преследующие надводные корабли, так что она не могла уклониться от них, развернувшись, опустившись на дно или изменив траекторию, но и позволял буквально сбрасывать глубинные бомбы на ее палубы.

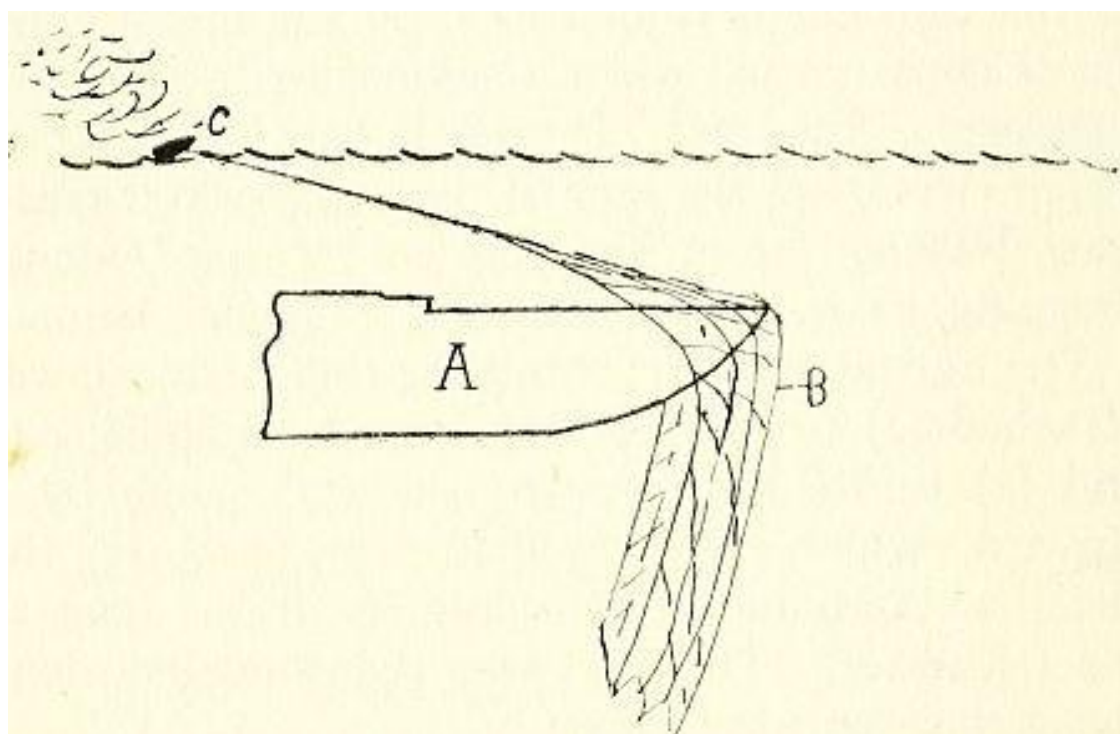


Рис. 12. Схема, изображающая подводную лодку, запутавшуюся в затопленной сети. Подводная лодка А после прохождения через ряд сетей всплывает с носовой частью, охваченной одной секцией В, которую она вынула из своего каркаса из проволочных канатов. Пылающий буй С, выдающий ее движения, буксируется по поверхности.

Использование этого хитроумного устройства сопровождалось значительным успехом, пока "Фриц" не стал избегать прибрежных вод и внимательно высматривать возможные линии индикаторных сетей, когда был вынужден проходить через узкие каналы и протоки. Одним из главных недостатков, связанных с использованием этих сетей, была невозможность их укладки - или, после укладки, повторного втягивания на борт даже при умеренно бурном море. Другой трудностью, возникшей, когда потребовалось расставить в открытом море индикаторные сети, была защита ожидающих надводных кораблей от наблюдения. Подводные лодки нельзя было использовать из-за их малой скорости, и когда быстроходные патрульные суда открыто курсировали в пределах досягаемости сетей, "Фриц" заподозрил ловушку и отошел в сторону. Однако даже в этом была своя польза.

Минные сети

Эту трудность пытались преодолеть, прикрепляя к сетям небольшие взрывчатые мины вместо поплавков-индикаторов, так что, когда подводная лодка проходила через леску, она неизбежно наткалась на ту или иную из прикрепленных мин, которые мгновенно взрывались.

Это устройство также оказалось довольно успешным, но обращение с заминированными сетями было сопряжено со значительными опасностями, что приводило к катастрофам. Кроме того, поскольку такие заграждения не могли быть надежно пришвартованы в одном месте в течение длительного времени из-за действия штормов и сильных приливов, в интересах нейтрального судоходства и судоходства союзников стало необходимым поддерживать

поблизости судно, с которого можно было бы подавать предупреждения и производить ремонт сетей. Это частично уничтожило цель заминированных сетей, за исключением закрытия узких фарватеров, и их применение в качестве оружия нападения стало строго ограниченным.

Модифицированная развертка

Это сложное и дорогостоящее противолодочное средство очень широко, но не совсем успешно, использовалось вспомогательным флотом в течение первых двух лет войны. Это было не что иное, как длинный взрывоопасный хвост, буксируемый затопленным надводным кораблем, цель которого заключалась в том, чтобы либо протащить его над подводной лодкой, покоящейся на морском дне, либо, если подводное судно двигалось, так управлять буксирующим надводным кораблем, чтобы развернуть хвост близко к подводной лодке, когда тяжелые заряды T.N.T., прикрепленные к бронированному электрическому кабелю, образующему хвост, взорвались бы либо при фактическом контакте с корпусом противника, либо, когда они были достаточно близко, чтобы быть эффективными, при замыкании цепи срабатывания на борту подводного корабля. надводный корабль.

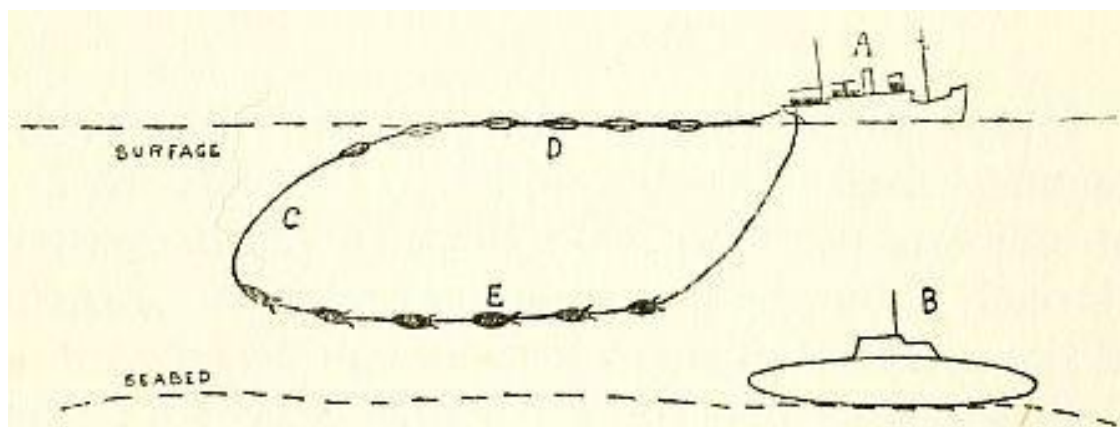


Рис. 13. Схема, показывающая судно, буксирующее измененную стреловидность. Этот прибор состоит из бронированного электрического кабеля *G*, проложенного в вертикальной петле под поверхностью. Поплавки *D* поддерживают 100-фунтовый груз. заряды *E*, к которым прикреплены ударники. Если подводная лодка *B* лежит "волчком" на морском дне, один или другой из этих зарядов может попасть в ее корпус, и тогда вся линия взорвется, разрушив все в окружающем море. Если ударники, установленные на зарядах, не касаются подводной лодки, вся линия может быть взорвана по желанию с надводного корабля путем замыкания электрической цепи.

Превосходен в теории, но очень сложен в исполнении на практике. На приведенной схеме объясняются детали этого сложного устройства, от которого, однако, вскоре отказались ради более практических методов, хотя известно, что с его помощью была уничтожена по крайней мере одна немецкая подводная лодка.

Копейные бомбы

Эти маленькие разрушительные машины предназначались для боя в ближнем бою, и их можно описать здесь в нескольких строках из-за их бесхитростной простоты. Они состояли из конических взрывчатых бомб на концах ручек метел! Сильный человек мог раскрутить один из них над головой, как двуручный меч или боевой топор, и, когда инерция была достаточной, подбросить его над водой примерно на семьдесят пять футов. При погружении носом в море и ударе о корпус подводной лодки в процессе подъема или погружения маленькая бомба, содержащая около 7 фунтов аматола, взорвалась при контакте.

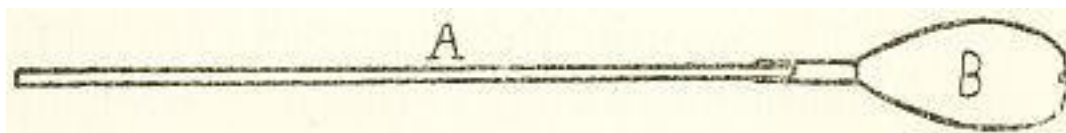


Рис. 14. Фугасная бомба. Деревянная рукоятка А позволяет закручивать заряд В (7 фунтов бризантного взрывчатого вещества) вокруг головки и бросать на расстояние около двадцати ярдов.

Ущерб, нанесенный одному из ранних типов подводных лодок подводной ручной гранатой или фугасной бомбой, полностью зависел от того, в какую часть судна был нанесен удар. Сфера их применения с самого начала была очень ограниченной, а появление большой подводной лодки-крейсера с бронированной боевой рубкой и 5-дюймовыми орудиями сделало их устаревшими.

Дымовые завесы

Теперь мы переходим к более полезному устройству чисто оборонительного типа, используемому для прикрытия надводных кораблей от нападения подводных лодок. Очень простое механическое и химическое устройство, необходимое для образования густых облаков дыма, не нуждается в описании, кроме приведенного в тексте, но здесь необходимо кое-что сказать о методах использования.

Только на третий год Великой войны, ознаменовавшийся беспрецедентным потоплением немецкими подводными лодками торговых судов союзников, ценность дымовой завесы как средства отражения подводной атаки была полностью осознана. Охрана конвоя была снабжена необходимыми приспособлениями для испускания паров, с помощью которых можно было прикрывать передвижения кораблей, находящихся под их защитой, и этот метод ослепления атакующих подводных лодок был настолько успешным, что в течение нескольких месяцев были оборудованы тысячи транспортов, судов с продовольствием и военных кораблей.

Когда подводная лодка объявляла о своем присутствии поблизости от конвоя либо слишком широко раскрыв свой перископ, либо неправильно направленной торпедой, корабли охранения на фланге атаки немедленно сбрасывали дымовые буи, продолжая движение на полной скорости. Таким образом, между атакующей подводной лодкой и флотом торговых судов, находящихся в конвоировании, был установлен непроницаемый оптический барьер. Оказавшись таким образом защищенными от атаки — подводная лодка слишком высоко ценит свой небольшой запас торпед (от шести до десяти), чтобы рисковать потерей одной или нескольких из — за того, что она даже не может видеть, — торговый флот изменил курс, чтобы подставить корму атакующей подводной лодке, в то время как некоторые заранее

подготовленные военные корабли, принадлежащие эскрту, перешли в атаку с применением орудий и глубинных бомб.

Это средство маскировки передвижения кораблей — отнюдь не новое в морской войне — с заметным успехом использовалось в операциях эскадр союзников у Зебрюгге. Отдельные торговые суда при атаке одной или нескольких подводных лодок часто ставили дымовую завесу, чтобы избежать уничтожения большими надводными орудиями более современных немецких судов, и к ее использованию очень часто прибегали для прикрытия движения транспортов.

Камуфляж

Использование камуфляжа, или обманчивой окраски и такелажа кораблей, впервые появилось благодаря методу, используемому подводными лодками для определения скорости проходящих надводных кораблей по белой волне, отбрасываемой от их носовой части. Для командира подводного военного корабля крайне важно правильно оценить скорость судна, которое он собирается атаковать, прежде чем выпустить в него торпеду. Если расчетная скорость слишком высока, торпеда, по всей вероятности, пройдет впереди движущейся цели, а если она слишком мала, то пройдет, не причинив вреда, за кормой.

Чтобы это происходило как можно чаще, и ценные торпеды расходовались впустую — даже если саму атакующую подводную лодку после этого обнаружить и уничтожить не удавалось — стало целесообразным рисовать имитацию белых волн на носу тихоходных кораблей, чтобы создать видимость скорости.

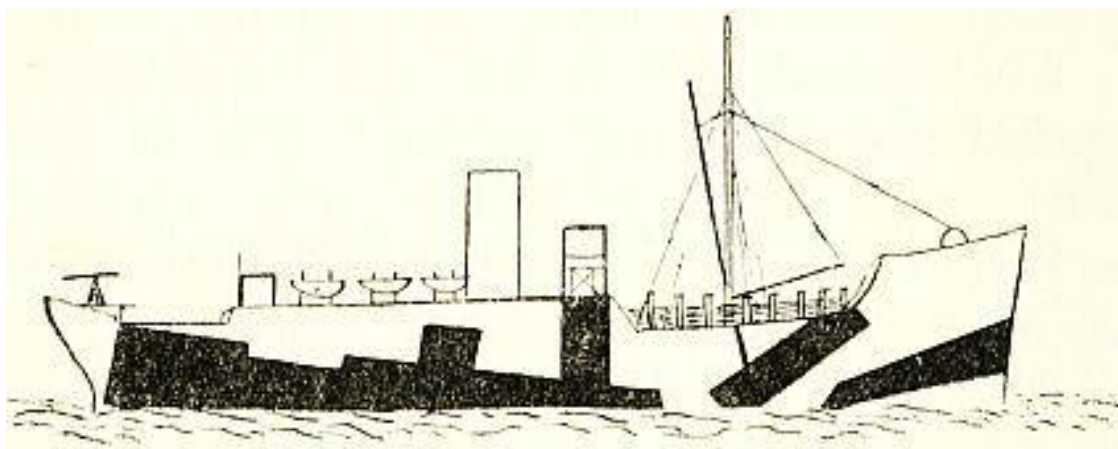


Рис. 15. Замаскированный корабль. Следует заметить, что судно, окрашенное таким образом, с расстояния в несколько миль создавало бы впечатление тонущего корабля, идущего в противоположном направлении.

Эта простая форма обманной окраски оказалась настолько успешной, что была сформирована специальная камуфляжная секция военно-морской службы во главе с выдающимся художником, и на бортах и надстройках почти каждого британского торгового судна, действовавшего в зоне подводной опасности, были нанесены всевозможные гротескные рисунки.

В кажущихся случайными полосах черного, зеленого, синего и белого были метод и смысл. При взгляде с близкого расстояния сначала можно было разглядеть только мешанину цветов, но

если увеличить расстояние, эффект становился очевидным мгновенно. В некоторых случаях обманчивое оформление заставляло большие океанские лайнеры казаться маленькими и незначительными. В других случаях создавалось впечатление, что судно тонет; в то время как довольно излюбленной уловкой было создать видимость того, что судно движется в направлении, противоположном тому, в котором оно находилось на самом деле. Корабли с двумя трубами стали однотрубными, если смотреть на них издали или при тусклом освещении, благодаря простому способу окраски одной трубы в черный, а другой в светло-серый цвет. На лайнерах с ярусами пассажирских палуб последние скрывались за контрастами окраски, которые были поистине шедеврами искусства обмана. Фактически, почти каждый корабль становился настолько обманчивым в тусклом свете рассвета и сумерек, что столкновения часто удавалось чудом избежать.

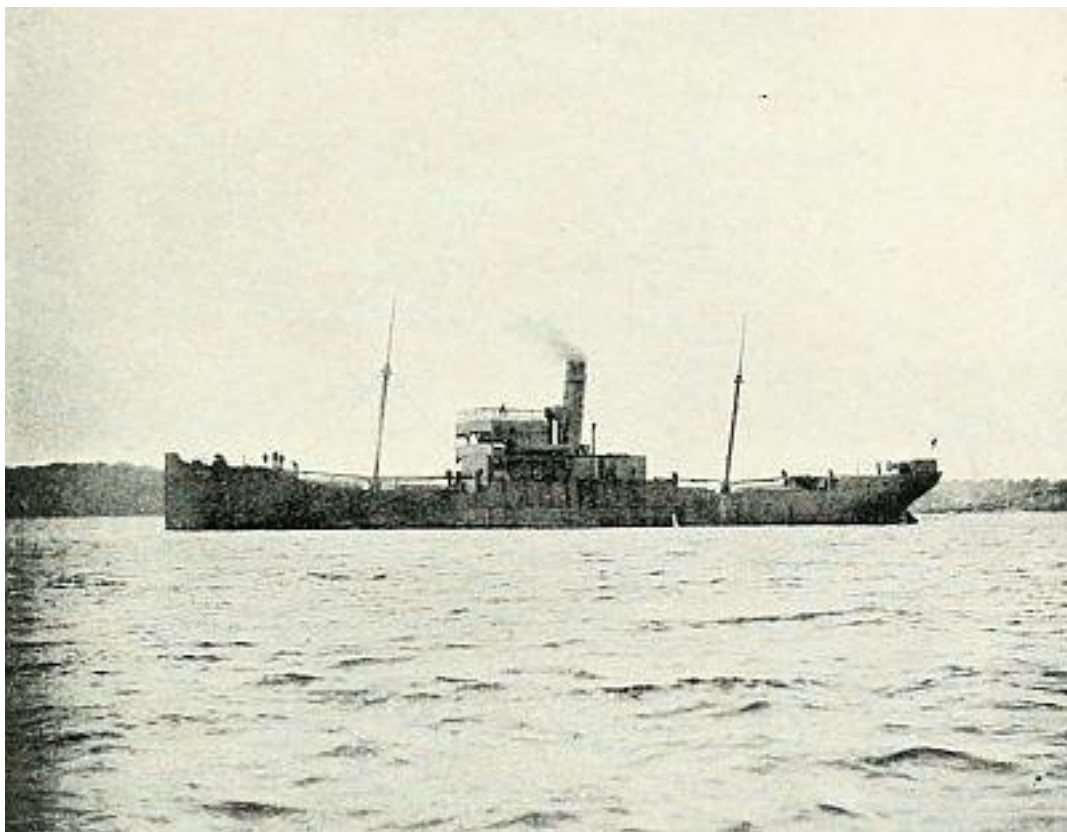
Часто случалось, что одной краски было недостаточно для маскировки корабля, и приходилось прибегать к дереву и холсту. Большие пушки были сделаны из дренажных труб и деревянных щитов от упаковочных ящиков. Грузовым судам придали вид крейсеров, а крейсера уменьшили до вида грузовых судов. Таким образом, вражеские подводные лодки были вынуждены атаковать корабли, считая их безоружными и беспомощными, тогда как на самом деле они были небольшими плавучими фортами. Но в этот момент простой камуфляж заканчивается и начинается знаменитый *Таинственный корабль*. Однако, прежде чем закрыть эту главу, следует отметить, что камуфляж появился на свет только тогда, когда немецкие подводные лодки начали свою безжалостную подводную войну.

ГЛАВА VII

ЗАГАДОЧНЫЕ КОРАБЛИ

Лодка "Q", или таинственный корабль, была окружена такой тайной, что для большинства людей само ее существование остается неизвестной величиной. И все же именно этим любопытным судам всех размеров и типов было обьязано уничтожение многих вражеских подводных лодок, а опасная работа, выполняемая их бесстрашными экипажами, была сравнима со всем, что описано в "морском романе".

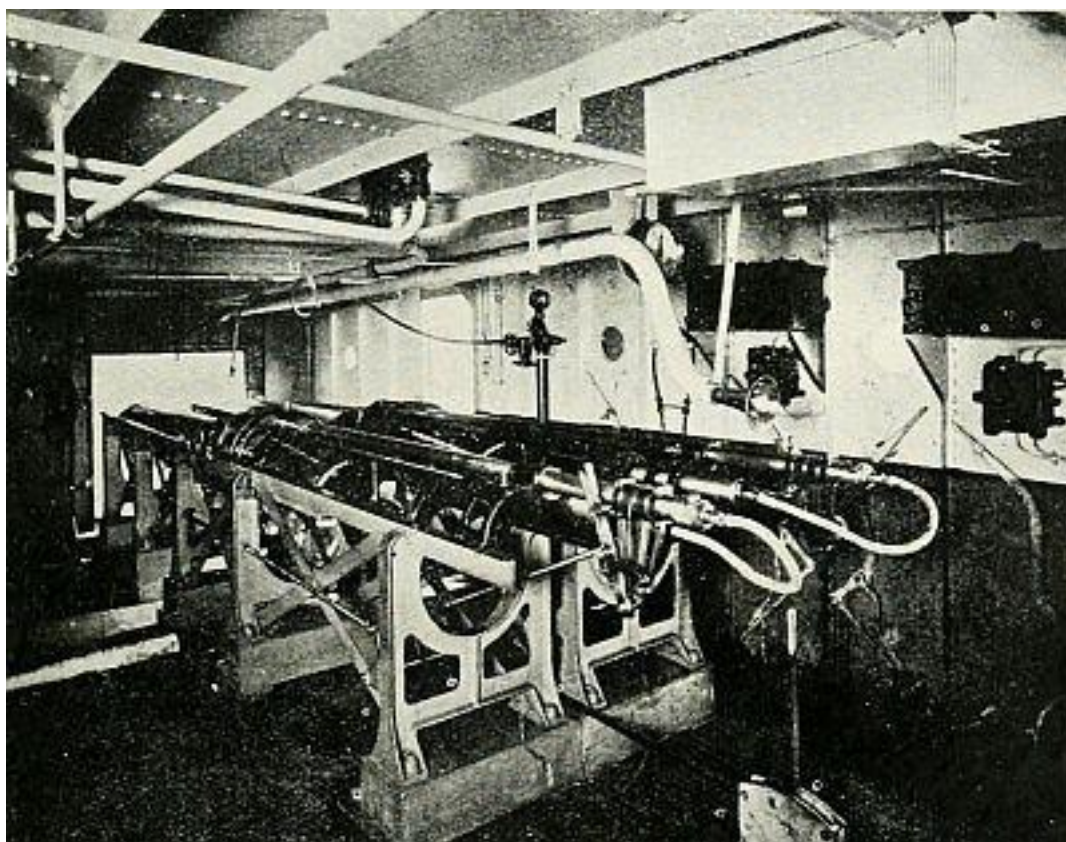
Таинственный корабль был не специально сконструированным военным судном, таким как эсминец или крейсер, а просто торговым судном, переоборудованным в мощно вооруженный патрульный корабль, замаскированный для придания внешнего вида подлинной невинности, но с замаскированными батареями, корпусами, набитыми деревом, чтобы сделать их почти непотопляемыми, скрытыми торпедными аппаратами, отборными артиллеристами, разъездной комиссией и отважным командиром и командой. Их работа выполнялась на широких морских магистралях, и они охотились поодиночке или парами, часто сражаясь с превосходящими силами противника и расплачиваясь за неудачу неминуемой смертью.



Thornycroft & Co., Ltd.

Невинно выглядящий, но смертоносный, Его превосходительство "хайдарабад"

Знаменитый "Таинственный корабль", мощно построенный так, чтобы напоминать беспомощное торговое судно. Находясь почти плашмя на поверхности моря, торпеды с подводных лодок безвредно проходили под ее килем.



Thornycroft & Co., Ltd.

Скрытые торпедные аппараты его превосходительства "Хайдарабад"

Количество этих судов было невелико, возможно, 180, но их деятельность распространялась повсюду. Они бороздили Северное море, Атлантику, Ла-Манш, Средиземное море, Северный Ледовитый океан и даже Балтику, но до тех пор, пока им не был брошен вызов, были совершенно неизвестны всем остальным кораблям военно-морских сил союзников. Это была секретная служба, выполнявшаяся в условиях больших трудностей, без народных аплодисментов, которые могли бы их подстегнуть.

Поскольку все лодки "Q" — так они официально назывались — отличались друг от друга размерами и вооружением, любое описание, приведенное здесь, может быть воспринято только как относящееся к одному или нескольким судам, с которыми автор был лично знаком. Некоторые из этих так называемых таинственных кораблей были старыми парусными шхунами, другие - прекрасными пароходами, в то время как довольно много было переоборудованных рыболовецких судов, дрейфтеров и траулеров, метод которых заключался в том, чтобы дать будущему командиру полную свободу действий при преобразовании своего корабля из мирного торгового судна в замаскированное военное судно, и при этом использовалось множество хитроумных приспособлений.

Одним из судов, приспособленных для выполнения этой отчаянной задачи на шотландской базе, был пароход грузоподъемностью около 400 тонн. Она была вооружена скорострельной пушкой 4,7 калибра, спрятанной в рубке с окнами из искусственного стекла, стенки которой можно было опускать плашмя на палубу, чтобы наводить пушку за борт простым нажатием

электрической кнопки на мостике парохода. Две спасательные шлюпки, по одной с каждой стороны кормовой палубы, не имели дна и служили укрытиями для двух дополнительных 12-фунтовых орудий. Фальшпалуба в носовой части прикрывала пару устрашающего вида торпедных аппаратов, каждый из которых содержал 18-дюймовую "Уайтхед", готовую к запуску; и экипаж каждого орудия мог дотянуться до своего соответствующего оружия, не появляясь на палубе, с помощью специально сконструированных трапов и люков. Сам акт опускания бортов кормовой орудийной рубки поднял Белый флаг и технически превратил это ничего не подозревающее торговое судно, которое просило только о том, чтобы ему разрешили заниматься своим законным делом в открытом море, в тяжеловооруженный военный корабль.

Эта лодка "Q", когда ее встретил корабль писателя и бросил ей вызов, уже насчитывала не менее трех немецких подводных лодок, которые открыли атаку с близкого расстояния, считая ее беззащитной.

Еще одним загадочным судном меньшего размера был переоборудованный рыболовный дрейфтер с единственной 12-фунтовой пушкой на специально укрепленной платформе, установленной в рыбном трюме, который был вычищен, обшит спичечными досками и покрашен, чтобы обеспечить размещение экипажа из отборных артиллеристов. У этого маленького корабля не было торпедных аппаратов, и дуло его орудия было скрыто под рыболовными сетями.

Однако существовало несколько очень больших и тщательно подогнанных лодок "Q". У них были специально сконструированные торпедные аппараты, расположенные низко в корпусе, замаскированные 4-7-дюймовые орудия в нескольких положениях, специальные лотки для глубинных бомб, угольные бункеры, расположенные вокруг жизненно важных механизмов для защиты их от попадания снарядов, и, более того, они были заполнены деревом, что делало их почти непотопляемыми, даже если они были торпедированы.

Каждое такое судно было снабжено "аварийной группой", в обязанности которой входило бросаться к спасательным шлюпкам, когда судно подвергалось атаке подводной лодки. Это придавало последний штрих маскировке и часто побуждало подводную лодку экономить дополнительные торпеды, всплывая на поверхность и продолжая атаку артиллерийским огнем.

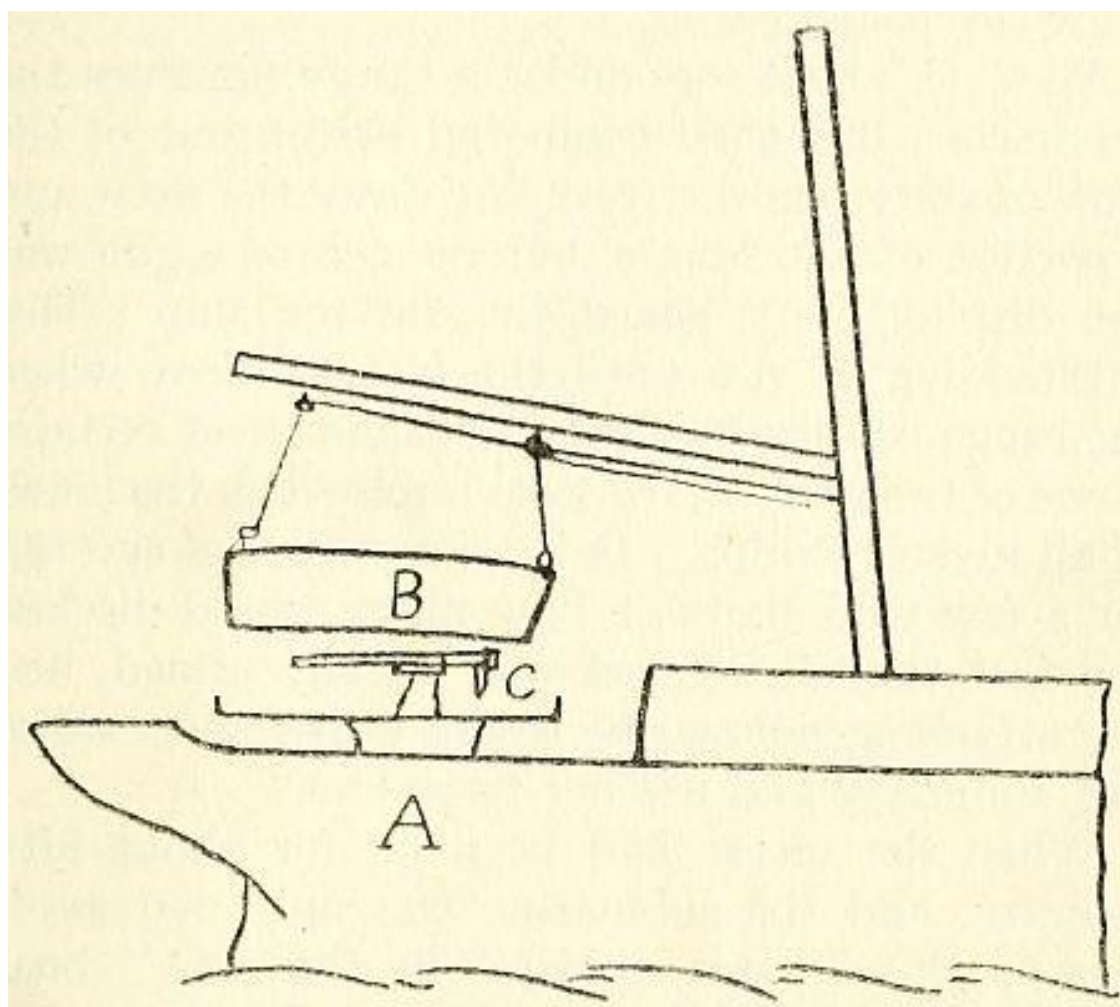


Рис. 16. Способ маскировки 3, 6, 12 или 13—фунтового орудия. А. Корма корабля. В. Щит, напоминающий спасательную шлюпку, который можно поднимать или опускать над орудием С.

История потопления последней немецкой подводной лодки в войне "Q 19" даст некоторое представление о том, как работали эти суда. Это произошло в Гибралтарском проливе, примерно за двадцать четыре часа до подписания перемирия. Q19 ждал в проливе, ожидая перехватить три большие подводные лодки на обратном пути в Гельголанд. Около полуночи появился первый из этих кораблей, и, заметив невинно выглядящую лодку "Q", приготовился атаковать ее ружейным огнем. Почти час таинственный корабль "играл" с подводной лодкой, делая вид, что предпринимает отчаянные попытки спастись, но все это время позволяя подводному судну подплывать все ближе и ближе.

Лодка "Q" подверглась сильному обстрелу с подводной лодки, одним снарядом были ранены одиннадцать человек из шестидесяти членов экипажа, другим унесло мачту и часть трубы, но на борту надводного корабля пока не было никаких признаков оружия. Это воздержание от огня до последнего момента, когда дистанция становится короткой, а эффект несомненным, является одним из величайших испытаний нервов, которым подвергаются экипажи всех таинственных кораблей. Это необходимое условие успеха, поскольку несколько беспорядочных выстрелов с

большой дистанции выявили бы тот факт, что судно хорошо вооружено, и атакующая подводная лодка либо отвесила бы, либо погрузилась бы и использовала свои торпеды.

Когда погоня продолжалась около пятидесяти минут, а подводная лодка находилась всего в 200 ярдах за кормой, "паническая группа" на лодке "Q" бросилась к спасательным шлюпкам. Снаряды теперь наносили серьезные повреждения как корпусу, так и верхней части, и подводная лодка подползала все ближе, чтобы нанести *решающий удар*.

В этот психологический момент был отдан приказ открыть огонь. Складная рубка, прикрывавшая орудие 4-7-го калибра, слетела со своих петель. Быстро последовало одиннадцать выстрелов, все они поразили подводную лодку. Один из них снес командира с боевой рубки, а другой пробил зияющую дыру в корпусе судна. Менее чем через пятнадцать минут бой закончился, и последняя подводная лодка, потопленная в Великой войне за цивилизацию, исчезла под водами Гибралтарского пролива.^[4]

ГЛАВА VIII

ТИПИЧНАЯ ВОЕННАЯ БАЗА

Последние несколько глав были посвящены в основном оружию, используемому в противолодочной войне. Теперь мы переходим к военно-морским базам, на которых были размещены флоты, вооруженные этими любопытными устройствами, для активных операций.

По всему побережью Британских островов располагалось около сорока таких военных баз, каждая со своими патрульными флотилиями, подразделениями тральщиков и охотничьими эскадрильями. Гавани, волнорезы и доки должны были быть оборудованы складами, мастерскими, станциями радиосвязи, жилыми помещениями для офицеров и рядового состава, прожекторами, нефтехранилищами, угольными бункерами, складами, противопожарным оборудованием, караульными помещениями, сигнальными станциями, больницами, кассами, сухими доками, разведывательными центрами и всеми жизненно необходимыми складами, машинами и оборудованием небольших верфей.

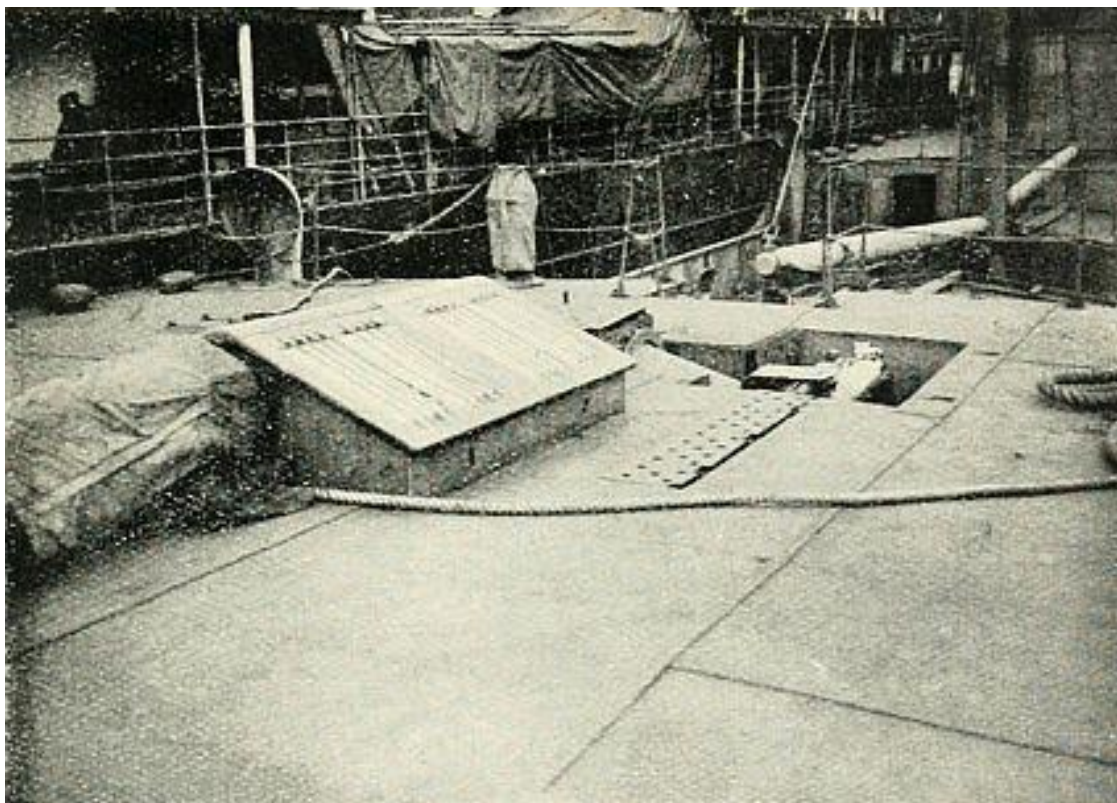
Чтобы сделать это в кратчайшие сроки и поддерживать запасы таких быстро расходуемых материалов, как нефтяное топливо, уголь, продовольствие, краска, веревки и снасти, возможно, для сотни кораблей в течение неопределенного количества лет, часто приходилось прокладывать металл и подъездные пути, соединяющие базу с ближайшей железнодорожной системой. На многих базах водолазам также пришлось прокладывать надежные швартовы, а каналы и фарватеры углублять. Более крупные базы также требовали временных береговых укреплений и заграждений, установленных поперек входов в гавани для предотвращения вражеских подводных атак.

Затем возникла проблема поиска персонала. Корабли уже были предоставлены, но для поддержания их в боевом состоянии и для административной работы необходимо было иметь за морскими подразделениями береговые военно-морские силы. Адмирал из списка действующих или ушедших в отставку был назначен на каждую базу в качестве "Старшего

военно-морского офицера". Затем его штат пополнился исполнительными и инженерными командирами, офицерами резерва, капелланами, хирургами и казначеями. С начальниками этих департаментов прибыли соответствующие штабы уоррент-офицеров, старшин, радистов, механиков машинного отделения, автомехаников, корабелов, плотников, кузнецов, военно-морской полиции, связистов, кладовщиков, дежурных по больничным койкам и групп моряков. Наконец, щедрый запас печатных форм и множество магазинов.

Итак, вкратце, это был материал, который пошел на формирование военных баз вспомогательного, или противолодочного, флота. Во многих случаях требовалось гораздо больше, особенно на таких важных складах, как Дувр, Грантон и Квинстаун. О постоянных верфях, таких как Портсмут, Девонпорт и Розит, или базах Гранд Флит, здесь нет необходимости говорить, поскольку они не входят в рамки данной книги. То же самое можно сказать и об этой пустынной, но замечательной природной якорной стоянке, *Скала-Флоу*, штаб-квартире Гранд Флита на туманном севере. Каждая из этих гигантских военно-морских баз имела вспомогательную базу для противолодочных и тральных дивизионов.

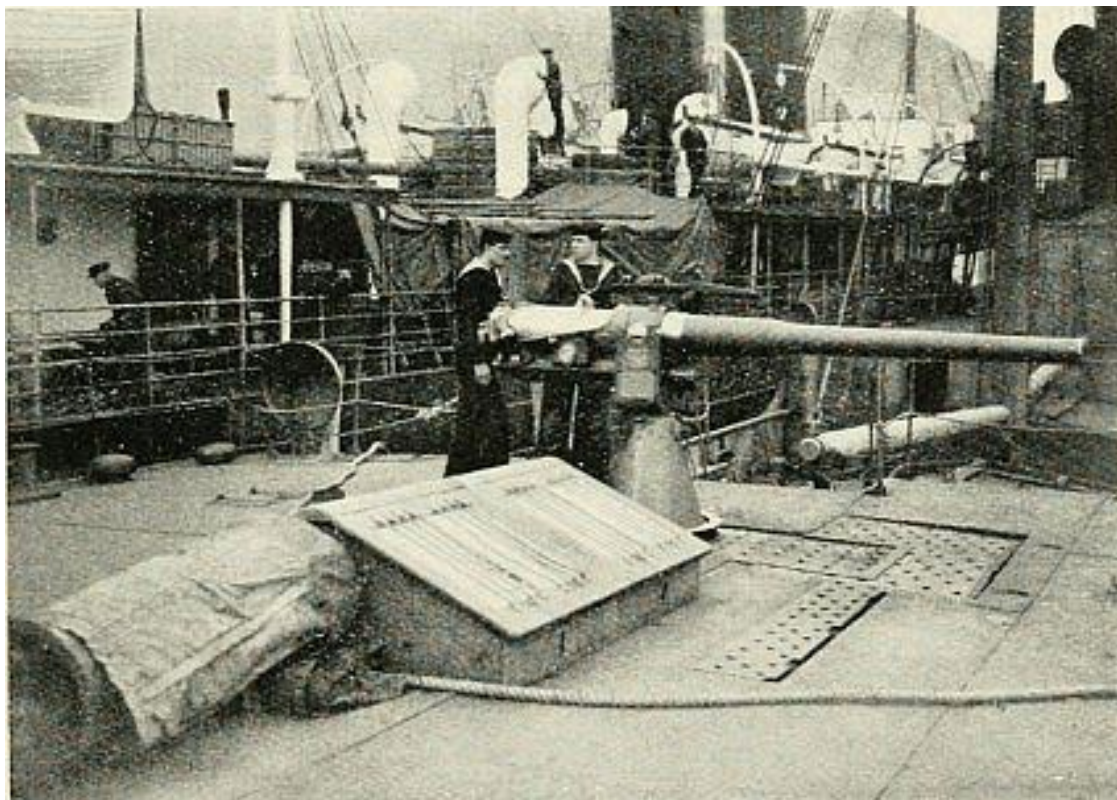
При знании этих основ может оказаться интересным более подробное описание типичной военной базы и работы ее персонала. Взяв в качестве примера большой склад, обеспечивающий все потребности более сотни бывших военных кораблей, и расположенный в центре опасной зоны, мы находим центральный каменный пирс, на котором возведен идеальный лабиринт зданий из дерева и рифленого железа, с высокими антеннами радиостанции, маленькой смотровой вышкой и гигантской сигнальной мачтой, на которой развеваются на морском бризе ряд цветных флагов. Береговая оконечность пирса отгорожена от посторонних глаз высоким деревянным частоколом с большими воротами, в одной из которых есть небольшая калитка. Снаружи распахивает взад-вперед часовой с примкнутым штыком.



Thornycroft & Co., Ltd.

Кормовая палуба "Хайдарабада"

Показан скорострельный пистолет на исчезающей платформе.



Thornycroft & Co., Ltd.

Кормовая палуба "Хайдарабада"

Показан пистолет, поднятый в боевое положение.

Первый человек, оказавшийся в священных пределах и поприветствовавший незнакомца, - зоркий "Старшина стражи". После проверки документов посетитель направляется под руководством человека в синей куртке к "Дежурному офицеру", чья "каюта" находится внутри лабиринта из рифленого железа и флюгера. На дверях по бокам проходов нанесены загадочные надписи, такие как I.O. (Разведывательный офис), S.R. (Сигнальная комната), S.N.O. (старший офицер военно-морского флота), "Коммандер" (обычно заместитель командующего базой), P.M.S.O. (офицер траления в порту), C.V.O. (Офис конфиденциальной документации), M.L.Com. (Командир моторного катера), O.O.W. (вахтенный офицер), "Только для офицеров" (кают-компания и кают-компания вместе взятые) и, наконец, O.O.D., или жилище этого очень обеспокоенного человека, Дежурного офицера, чьи обязанности счастливо заканчиваются, когда истекают его двадцать четыре часа административной ответственности, только, однако, для того, чтобы вернуться в строгой ротации.

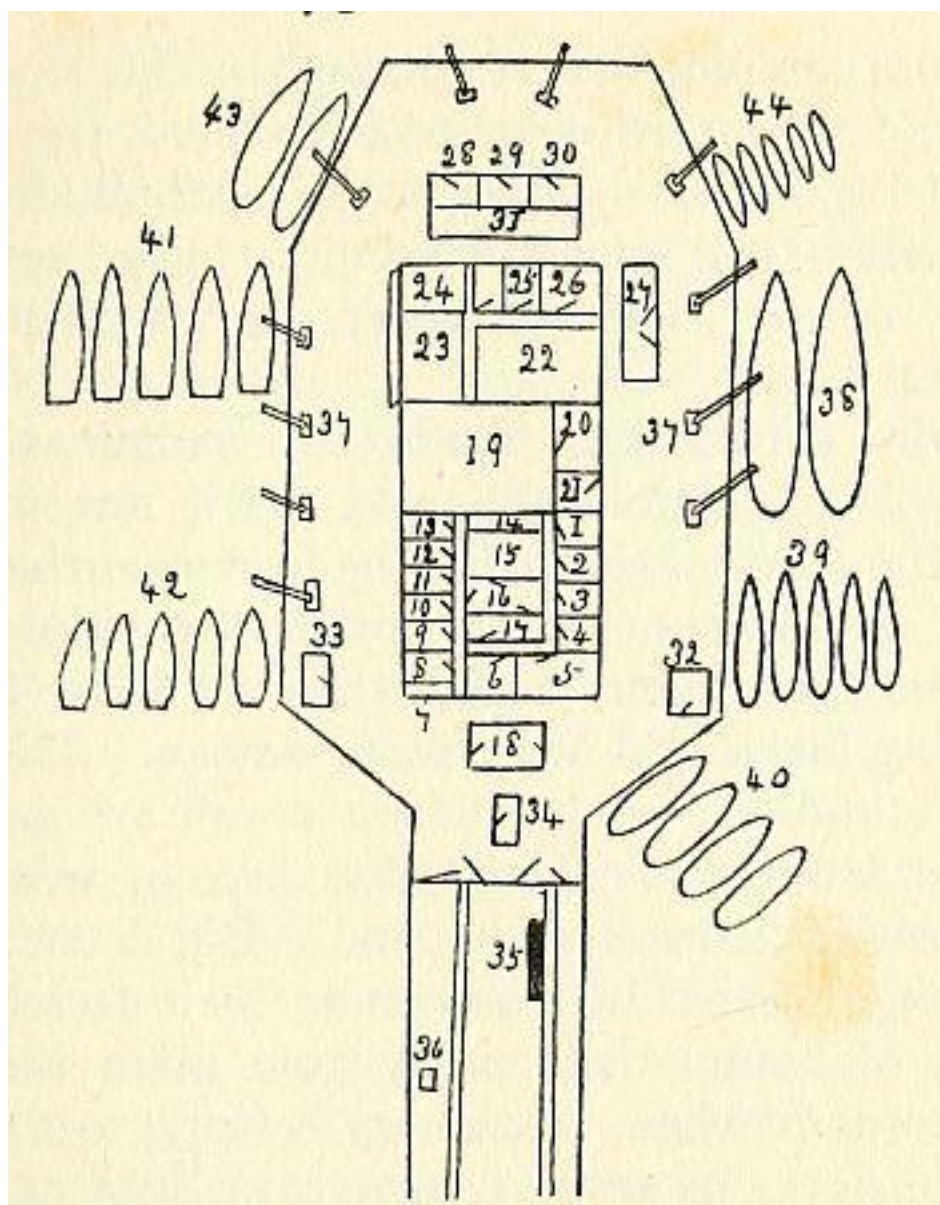


Рис. 17. Центральный пирс типичной противолодочной военно-морской базы. 1. Кают-компания. 2. Помощник старшего военно-морского офицера. 3. Каюта адмирала (S.N.O.). 4. Флаг-коммандер (или лейтенант). 5. Разведывательный офис базы. 6. Командир базы. 7. Капеллан и магазин подарков. 8. Составитель. 9. Сотрудник склада. 10. Офис выдачи карт. 11. Каюта дежурного офицера. 12. Телефонная станция. 13. Уорент-офицеры. 14. Касса. 15. Казначей флота. 16. Казначей и помощники казначеев. 17. Писатели и W.R.N.S. 18. Инженер-комендатура. 19. Мужская каюта (для основных обязанностей и резерва). 20. Мужская комната отдыха. 21. Старшины. 22. Мужская кают-компания и примыкающий к ней камбуз. 23. Лазарет. 24. Хирург флота. 25. Бани. 26. Бани. 27. Склады. 28. Управление обороны Бума. 29. Начальник королевской гавани. 30. Отдел дефектов корпуса. 31. Полиция и камеры. 32. Отделение добычи угля. 33. Кабина радиосвязи. 34. Помещение охраны. 35. Железнодорожная платформа. 36. Будка часового. 37. Подъемные краны. 38. Причалы для вооруженных яхт в гавани. 39. Моторные катера в гавани. 40. Дрифтеры. 41. Патрульные траулеры. 42. Тральщики. 43. Китобои. 44. Прибрежные моторные лодки. Более

крупные суда, такие как шлюпы, эсминцы, катера типа "П", склады угля и боеприпасов, находящиеся в бассейне.

Снова начинается извиняющаяся проверка полномочий, возможно, за ней последует несколько минут общения с командующим адмиралом, а затем начинается грандиозная экскурсия. Сначала идут корабли, стоящие у каменного причала, из их коротких труб извергается черный и очень закопченный дым. Это "автономные" подразделения, экипажи которых наслаждаются несколькими короткими часами на берегу после дней или недель, проведенных в опасных морях за его пределами. На их палубы по веревкам опускают большие бочки с нефтью. Звук молотка доносится более чем из одного машинного отделения, где проводится капитальный ремонт оборудования. На палубах нескольких из них люди, мало или совсем не похожие на чистоплотных "Домкратов" военно-морского смотра, любовно полируют, красят или смазывают длинные серые стволы, стальной затвор или желтые металлические учебные колеса орудий. Другие чистят винтовки, которые недавно использовались со специальными пулями для подрыва плавающих мин. На одном корабле моют палубы после позднего возвращения из ночного патрулирования; другой получает трехмесячный слой серой краски; в то время как на палубу китобойного судна - черного и зловещего на вид — с причала спускают центнеры провизии в коробках и мешках.

За их кормой в два яруса расположены светло-серые моторные катера с шипами и размахом, их палубы безупречно белые, а небольшие рулевые рубки, защищенные парусиной и стеклом, плохо скрывают полированные латунные индикаторы, клавишу Морзе, электрические выключатели, наручники и прочую атрибутику. За ними скрываются прибрежные моторные лодки со скоростью 40 узлов, похожие на миниатюрные подводные лодки, с торпедами в углублениях на кормовой палубе и маленькими, защищенными стеклом рулевыми рубками. Дальше, к началу пирса, выстроился ряд больших плоских шотландских моторных дрейфтеров, построенных для суровой погоды из 9-дюймовых досок, их палубы представляют собой лабиринт проволочных сетей, стеклянных поплавков и кирпично-красных канистр с химикатами.

На противоположной стороне пирса, перед каютой командира корабля, стоит большая серая яхта с четырьмя 12-фунтовыми орудиями и зенитным орудием, направленным на отражающую небо воду. В бассейне находятся большие тральщики, больше похожие на довоенные крейсера третьего класса, два изящных темно-серых эсминца, земснаряд и несколько невзрачных плавсредств.

Внутри первого ряда железных навесов расположены склады с бочками смолы, бочками с краской, огромными мотками веревок и военно—морским магазином "Уильям Уайтли", в котором все, что угодно, от зеркала до мотка бечевки, от бритвы до тряпки для мытья посуды, можно получить в обмен на подписанный бланк у офицера военно-морского склада, чья каюта рядом представляет собой лабиринт похожих бланков всех цветов.

Затем мимо спешит встревоженный мужчина, и дежурный улыбается. "Он офицер по добыче угля, и около двадцати кораблей ждут, когда к ним причалят, чтобы принять на борт эту гадость", - таково лаконичное объяснение.

Заходим в каюту с надписью I.O. — каждая комната похожа на каюту на военно-морской базе. Здесь стены украшены бесчисленными картами с таинственными красными линиями. С одной

стороны расположено любопытное устройство, на деревянных слайдах которого нарисованы названия всех кораблей, принадлежащих базе. Это индикатор, который с первого взгляда показывает корабли в море и в гавани, названия тех, что находятся в ремонте, подразделение, к которому принадлежит каждое судно, и когда оно выходит или заходит в "тупик".

Это Разведывательное управление, и сигналы и радиосообщения от патрулей и боевых флотов почти непрерывно поступают и передаются посыльными. Командир тральщика наводит справки о приливах и отливах и точном положении на карте недавно обнаруженного минного поля. Другой офицер запирает черную лакированную папку-депешу - он королевский посланник или, правильнее сказать, "Подательдепеш адмиралтейства", который доставляет в Лондон и обратно и флотам всю секретную корреспонденцию и меморандумы Военного штаба Военно-морского флота и других важных ведомств. В большом сейфе в углу каюты хранятся секретные коды, используемые при передаче сообщений, а два переутомленных офицера заняты за соседними столами переводом сигналов на "простой английский".

В соседней каюте находится секретарь адмирала и его штат писателей. Здесь командующий флотилией получает свои "приказы о плавании", без которых ни одно судно не отправляется в плавание. К нему примыкает Кассовая служба, в которой, за исключением недавно поступившего на службу новобранца, вносящего залог за свое жалованье на две недели вперед — он знает, что все это время будет в море, — царит решительная тишина. Ажиотаж в этой обители казначеев наступает в конце каждого месяца, когда все офицеры приходят всем скопом, чтобы потребовать скудные плоды своих трудов.

Между чистой и отполированной каютой командира базы, который "принимает" неплательщиков, и каютой с раскладными кроватями в командном пункте находится очень интересная маленькая каюта, совмещенная с кладовой, которой руководит капеллан. Здесь груды шерстяных носков, кардиганов, балаклав, митенок и другой одежды, связанной заботливыми женщинами Империи для своих сыновей-моряков. Здесь моряки оценивают морозостойкость различной одежды, ведь зима в Северном море - это почти то же самое, что исследование Арктики. Офицеры заходят и выходят, чтобы одолжить стопку книг — трижды благословенны были отправители этих пожертвований. В углу каюты навалены свежие овощи, но, увы! кричат яблоки! Стены не украшены призывами к праведности, и капеллан шутит с рослым кочегаром, который рассеянно перебирает кардиганы в поисках достаточно большого, чтобы обтянуть его массивную фигуру. Мальчик-связист проскальзывает внутрь, получает шоколад, затаив дыхание благодарит и выскальзывает как раз вовремя, чтобы избежать игриво поднятой руки командира своего корабля. Двое матросов, покрытых угольной пылью, просовывают головы в дверь, чтобы спросить, можно ли им принять ванну, и неутомимый капеллан вручает им ключи от комнаты, предоставленной для этой цели щедрым.

Религия здесь скорее практическая, чем теоретическая. Если мужчина ругается в присутствии "Падре", он платит небольшой штраф, который идет в фонд отдыха или другой фонд для нуждающихся. Командир не застрахован от этого закона на рассматриваемой базе и не раз подвергался "крупным штрафам" за высказывание своего истинного мнения о немецких моряках и зимней погоде.

Следующая каюта - каюта командира корабля, бурлящей массы офицеров, требующих "дежурных шлюпок" и катеров, которые доставят их на корабли, стоящие в фарватере, и обратно. Другие жалуются на то, что им приказали выйти в море во время их "противостояния",

информируя всех о том, какая гнилая служба на флоте, а зачистка переправ - синекура по сравнению с ней. Затем несколько человек проходят в каюту рядом с мужскими помещениями. Здесь "Чертежный офицер" пытается передать вахтенного помощника командиру траулера, который тщетно объясняет, что у него должен быть сигнальщик. Звонит телефон, и из "Лазарета" приходит известие, что инженер получил сильные ожоги и не сможет выйти в море со своим кораблем. Отвлеченный офицер-призывник просматривает свои списки резервистов в поисках какого-нибудь компетентного человека, который мог бы занять место погибшего.

Мир царит в соседнем департаменте, где седовласый ветеран выдает карты, "Указания по плаванию", "Таблицы приливов" и "Предупреждения морякам". В соседнем офисе инженер-командира обеспокоенные эксперты борются с бесчисленными проблемами, связанными с двигателями ML, паровыми колпаками, паровым рулевым механизмом, электрическими динамо-машинами, поврежденными гребными винтами, сломанными валами, очисткой котлов и многочисленными дефектами перегруженных корабельных двигателей.

Персонал службы защиты от заграждений безмятежен. Очередь за этим отделом приходит после того, как сильный шторм повредил подводные сети, цепи и буи. Офицеры-торпедисты и их "группы" обсуждают наилучший способ перемещения четырех этих стальных монстров с соседнего складского судна на новую лодку "Q", имеющую в своем распоряжении только гребную шлюпку — вскоре командиру корабля будет предложено предоставить для этой цели дрифтер.

На складе боеприпасов ветеран-военнообязанный пытается привести свой список возвращенных латунных гильз в соответствие с количеством снарядов, поставленных на различные корабли шестью месяцами ранее. Он знает любовь моряков к раковинам в качестве украшений в их маленьких далеких домах и, не сумев сопоставить все цифры, решает, что некоторые из них *должно быть*, были "смыты за борт".

Офицер тральщика порта обсуждает со своим морским командованием расчистку нового минного поля, установленного подводными лодками в течение последних нескольких дней, когда внезапный переполох вызван поступлением сигнала из радиорубки о том, что одно из его судов подорвалось на mine в лат. - лонг. — и тонет. Он обращается по телефону к командиру корабля, и менее чем через десять минут флотилия быстроходных катеров мчится на помощь со скоростью 19 узлов.



Thornycroft & Co., Ltd.

Макет колеса и компаса-пъедестал "Хайдарабада"



Thornycroft & Co., Ltd.

которые разрушаются , оставляя свободный радиус действия пушек

Позже в тот же день в адмиральской каюте состоится совещание старших офицеров, на котором будет принято решение о наилучшем способе очистить море в этом районе — а у каждой базы есть свой собственный район моря — от вражеской подводной лодки, которая наносит неоправданный ущерб судоходству, последней жертвой которой стал датский барк.

В объединенной кают-компании и оружейном помещении находится около двадцати человек, которые читают газеты и журналы, греются у двух больших каминов или беседуют небольшими группами. В последнее время эта база понесла тяжелые потери, но упоминания о тех, кто "поднялся в воздух", делаются редко, разве что тихо и немного неловко. Речь идет о театрах военных действий в соседних городах, о соответствующих достоинствах определенных типов кораблей и вооружений, о перспективах досрочного отпуска, о грязной войне "Фрицев" или о "красотах" Северного моря зимой.

В этом зале все вопросы ранга и старшинства более или менее снимаются. Конечно, есть различия, особенно когда кают-компания, или жилище старших офицеров, выполняет также функции оружейной комнаты для младших офицеров. Но здесь царит дух товарищества и отсутствует железная дисциплина, хотя младшему лейтенанту было бы крайне неразумно отказываться от приставки "Сэр" или хлопать Командира по спине в порыве веселья, полагаясь на "нейтральную территорию", которая спасет его от упреков. Однако нет ничего необычного в том, что офицеры всех званий вовлечены в жаркие дебаты или группы младших смеются у костра, в то время как их старшие тщетно пытаются сосредоточиться на последних сообщениях прессы. Играть в игры и весело звенят бокалы, но в оружейной комнате существуют очень строгие ограничения как по времени, так и по количеству, хотя никаких ограничений по громкости или диссонансу звуков нет.

Переходя к организации морских флотилий, мы находим на этой большой базе шесть тральщиков, два из которых состоят из быстроходных гребных тральщиков, а четыре - из траулеров. Первые используются для дистанционных операций и состоят из девяти судов. Они работают в паре, но дополнительный корабль доступен для того, чтобы потопить мины, подрезанные другими кораблями, и быть немедленно готовым отразить атаки подводных лодок.

Траулеры ежедневно прочесывают подходы к гавани и признанный канал вдоль побережья. Их работа пересекается с работой кораблей, принадлежащих соседним базам. Таким образом, "военный канал", о котором подробнее будет сказано позже, оставался свободным от мин и обеспечивал безопасный маршрут для кораблей от Темзы до Тайна, а на самом деле до самой северной границы Шотландии.

Эта важная обязанность редко оставалась невыполненной хотя бы на день, за исключением сильных штормов. Часто обнаружение отдаленного минного поля заставляло многие корабли концентрироваться на его расчистке, и количество доступных для "рутинных зачисток", следовательно, сокращалось, но более продолжительные часы этой тяжелой и опасной работы компенсировали разницу, и работы продолжались в условиях летнего тумана и зимнего снега более четырех лет.

Противолодочные патрули состояли из пяти кораблей каждое, под командованием старшего офицера подразделения — часто лейтенанта с обязанностями капитана. Их работа разворачивалась на морских просторах, лежащих между Англией и Германией. Редко случалось, чтобы целых пять судов каждого подразделения курсировали вместе, обычным методом было рассредоточение по разным "маршрутам" и рандеву на заданной широте и долготе в указанное время и дату. Обычно они могли общаться друг с другом и с базой по важным вопросам по беспроводной связи. Периоды их пребывания в море варьировались от десяти дней до трех недель, с четырехдневным "перерывом" при заходе в гавань. Но из этого времени по крайней мере один день был потрачен на подготовку корабля к следующему патрулированию. Эта неусыпная бдительность на серо-зеленых морях у границы Англии редко прерывалась более чем на несколько дней в году из-за невероятных штормов. Ничто, кроме буквально гористых морей, не помешало патрульным траулерам пережить шторм в тщательно задраенном состоянии и с достаточной скоростью, чтобы держаться курса в море.

Дрифтеры были разделены на патрульные подразделения, флотилии защиты от заграждений и подразделения подводных работ или противоминных сетей. Таким образом, их работа была более разнообразной, но не менее тяжелой и рискованной, о чем свидетельствует потеря 30 процентов. весь флот, насчитывающий более 1000 кораблей, является неоспоримым доказательством. Периоды несения службы в море были такими же, как и у траулеров.

Моторным катерам на каждой базе приходилось охранять несколько сотен квадратных миль моря, и они охотились впятером. Суровая погода, с которой эти отважные маленькие корабли сталкивались в открытом море в середине зимы, сильный холод - из-за отсутствия надлежащего отопительного прибора — и постоянная сырость сделали их обязанности одними из самых тяжелых в морской войне. Последующие страницы правдивого повествования в полной мере покажут работу этих морских мошек.

В дополнение ко всем этим флотилиям существовали конвойные корабли, китобойные патрули, катера "Q" и ряд судов специального назначения. Работа первых носила самый кропотливый характер и оставляла экипажам этих судов мало времени на берегу. На рассматриваемой базе настолько тяжелыми были обязанности кораблей конвоя, что офицеры и матросы патрульных и тральщиков стали поздравлять себя с тем, что их корабли не были так заняты, и это люди, которые плавали на подводных лодках и в заминированных морях в среднем по 270 дней в году!

Не следует предполагать, что во время нахождения в гавани ни офицеры, ни матросы морских судов не должны были выполнять никаких обязанностей. Напротив, они должны были обеспечивать якорную вахту, береговую охрану, дежурные команды для экстренных пикетов, охрану заключенных, рабочие и церковные вечеринки, присутствовать на учениях, стрельбе из лука и учебных парадах. Офицерам приходилось выполнять аналогичные береговые обязанности, что оставляло им мало времени для отдыха от напряжения несения вахты в море, полном смертей.

ГЛАВА IX

СИСТЕМА КОНВОЕВ

Хотя система конвоев использовалась в начале войны для транспортировки имперских армий во Францию, а впоследствии и для всех передвижений войск союзников за границу, прошло около трех лет, прежде чем она была распространена на весь британский торговый флот, от которого Соединенное Королевство зависело в слишком многих вопросах цивилизованной жизни.

Однако быстрое развитие подводного пиратства вынудило Адмиралтейство в начале 1917 года прибегнуть к тому, что было всего лишь новой формой старой системы защиты морской торговли. Это включало в себя объединение всех торговых судов, проходящих через опасные зоны, в не приметные флоты и предоставление легких крейсеров, эсминцев, торпедных катеров, траулеров и иногда (для прибрежных конвоев) патрульных катеров для их сопровождения. Определенные типы самолетов также часто использовались для наблюдения и разведывательных целей.

До внедрения системы конвоирования торговое судно, будь то быстроходный лайнер или крепкий, но медлительный океанский бродяга, *зигзагами* проходило через опасные зоны с погашенными огнями и спасательными шлюпками наготове. Таким образом было совершено много захватывающих рейсов, когда снаряды вспахивали воду вокруг, а торпед избегали только благодаря быстрому использованию руля; но мужество наших моряков торгового флота отличалось неукротимостью, проявляемой уже более трех столетий, со времен Дрейка, Хокинса, Рэли и других морских волков древности.

Но опасные зоны становились шире по мере увеличения радиуса действия новых и более крупных немецких подводных лодок. Наконец ни одна вода не была защищена от наводнений от полярного круга до Экватора или от Гельгоlanda до Нью-Йорка.

Этот час был крайне опасным для разделенной морем Империи. Потерять несколько сотен кораблей, многие тысячи жизней и столь необходимые грузы продовольствия и боеприпасов, когда доблестные армии цивилизации сражались с ордами тевтонов, было достаточно плохо; но если бы враг смог, отбросив законы гуманности и морской войны, заставить британские корабли оставаться в гавани или встретить неминуемую гибель в открытом море, результатом мог быть только полный провал дела союзников, завоевание Европы и падение величайшего политического здания со времен Императорского Рима.

Однако между миром и этими катастрофами стояли непобежденная Торговая морская пехота и военно-морские силы союзников. Советы проводились в исторических залах Уайтхолла, а старая система конвоирования появилась из архивов времен Нельсона. Торговые рейдеры больше не были одетыми в паруса каперами шестнадцатого, семнадцатого и начала восемнадцатого веков, которые вели честный бой, часто несмотря на большие шансы, но были подводными пиратами века техники, которые появлялись из морских глубин только тогда, когда их жертвы были *выведены из строя*.

Старая военная аксиома гласит, что новые средства нападения неизменно встречают новые методы защиты. Так было и с системой конвоев, которая нанесла смертельный удар немецким надеждам на победу подводных лодок. Чтобы понять этот *новый* метод, необходимо изучить

прилагаемую схему, которая, какой бы простой она ни казалась на бумаге, чрезвычайно сложна для выполнения на практике.

В каждом крупном порту был офицер конвоя, который собирал торговые суда после их погрузки и объяснял их капитанам точное положение, которое должно занимать каждое судно, когда флот находится в море. Были розданы печатные инструкции, призывающие каждое судно сохранять правильную стоянку, указывающие процедуру, которую следует принять в случае поломки двигателя, дающие экипажу указания, которые должны были немедленно приводиться в действие при угрозе нападения, и, наконец, специальные сигналы, предназначенные для связи между торговыми судами и их эскортом днем и ночью.

Количество судов, составляющих конвой, варьировалось, но часто превышало двадцать больших грузовых судов, перевозивших около 120 000 тонн товаров, или шесть лайнеров с 20 000 военнослужащих на борту, в то время как флотилия сопровождения состояла из легкого крейсера, выступавшего в качестве флагманского корабля, шести эсминцев, двух специальных судов ("Р" катеров), буксирующих дирижабли наблюдения, и примерно восьми или десяти траулеров, возможно, с одним или несколькими гидросамолетами и несколькими ML на первые несколько миль пути. Эсминцы были рассредоточены впереди и по флангам флота и, используя свое значительно превосходство в скорости, смогли двигаться зигзагами и обходить весь конвой.

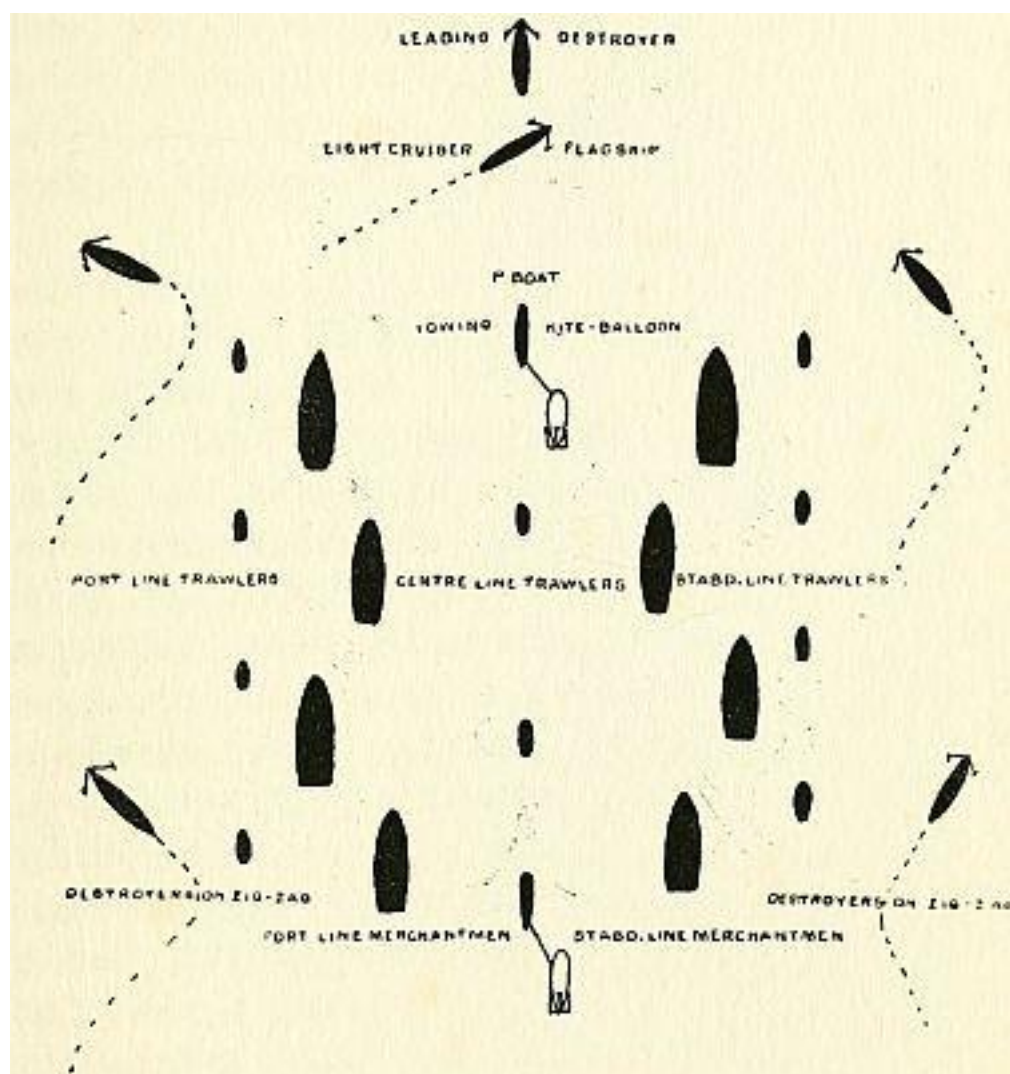
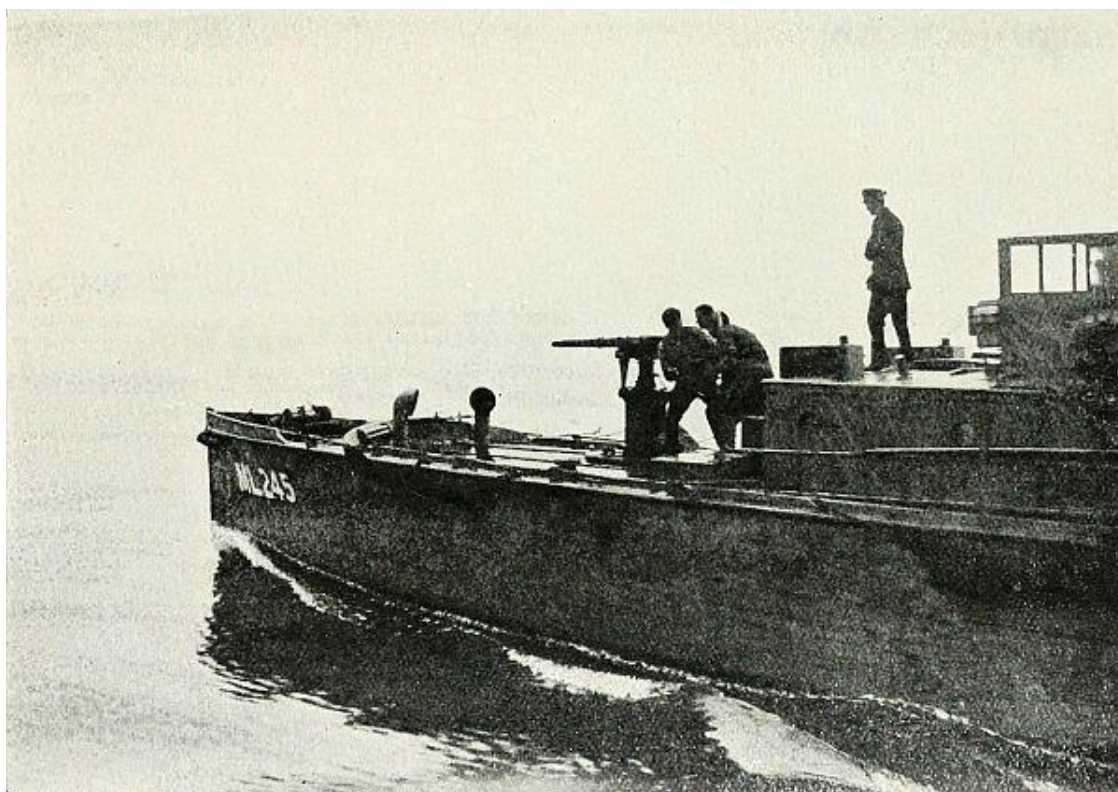


Рис. 18. Схема, показывающая расположение колонны с войсками, боеприпасами или продовольствием.

В случае атаки весь флот сворачивал с намеченного курса под острым углом, показывая подводной лодке только корму. Эсминец действовал в качестве арьергарда, чтобы не допустить отставания ни одного из кораблей конвоя. Когда флот прибыл на место встречи далеко в открытом море, где опасность нападения подводной лодки была намного меньше, эскорт передал своих подопечных одному или двум океанским крейсерам, которые оставались с торговыми судами на протяжении всего оставшегося пути.



Ежемесячный яхтинг

Моторный катер Готов к бою

Затем сопровождающая флотилия курсировала поблизости от места встречи, пока не появился приближающийся конвой. Затем эти корабли были изъяты из охраны срединно-океанских крейсеров и препровождены обратно через опасную зону в порт, и так военная игра продолжалась до тех пор, пока месяцы не превратились в годы.

Все это может показаться простым, но были трудности, не говоря уже об опасностях, которые сделали эту операцию наиболее трудоемкой. Сначала возникла проблема скорости. Каждое торговое судно отличалось в этом важном отношении, поэтому скорость самой тихоходной единицы стала скоростью всего флота, и это снижение значительно облегчило атаку подводными судами. Отсюда и призыв к "стандартным кораблям", о чем следует помнить будущим поколениям в качестве гарантии от блокады. Затем возник вопрос о пункте назначения, который увеличил количество эскортирующих флотилий, и особенно океанских крейсеров охраны, необходимых для данного количества грузовых судов. Далее следовало подумать о погрузке и разгрузке, которые требовали долгих часов и тяжелой работы мужчин на причалах. Эта большая трудность была одной из причин формирования батальонов докеров. Использование такого большого флота угля в определенное время привело к появлению многих седых волос там, где в противном случае их бы не было. Наконец, существовала опасность установки мин на фарватерах, ведущих в порт, что требовало встречи каждого конвоя специальными судами для прочесывания моря перед каждым входящим и выходящим флотом.

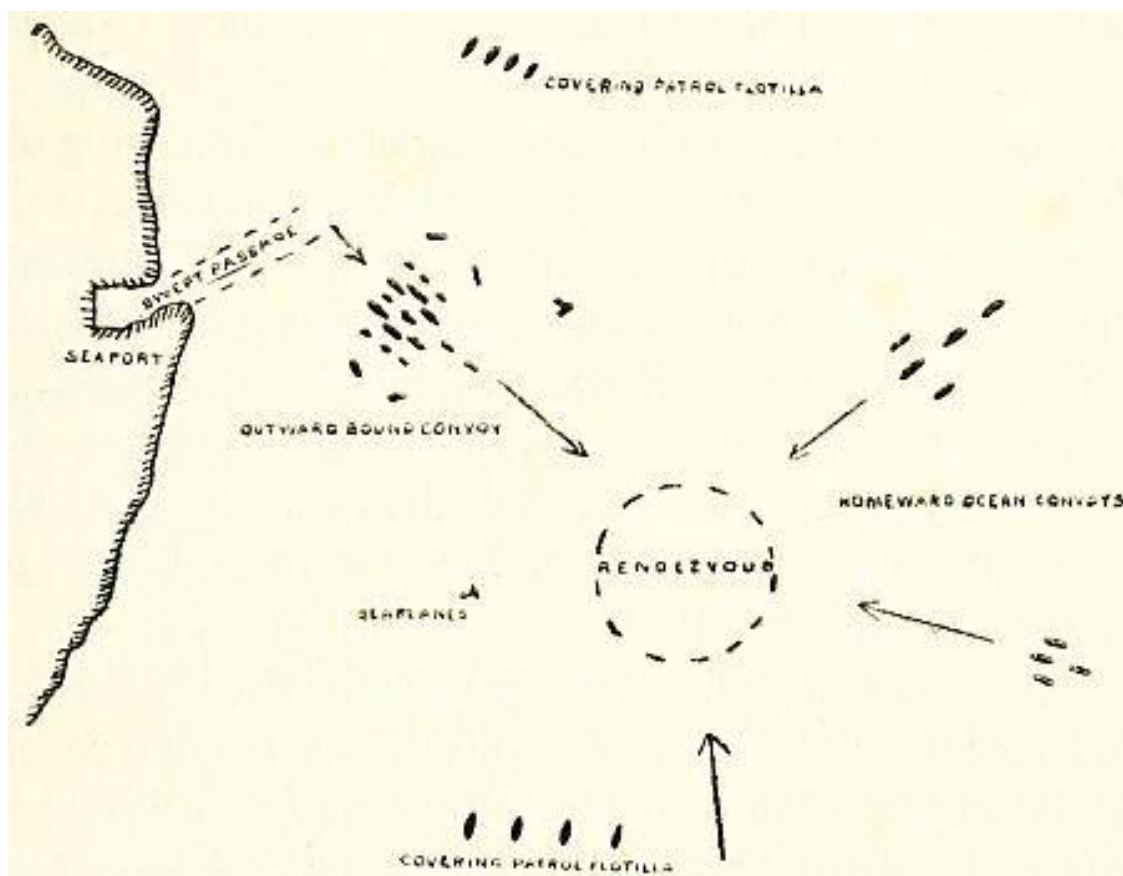


Рис. 19. Схема, показывающая систему конвоирования.

Со всем этим и многим другим приходилось бороться и преодолевать, прежде чем каждый конвой мог выйти в море. Затем опасность и трудности шли рука об руку. Ясным утром, когда, вероятно, дул свежий бриз и на море было неспокойно, работа эскаортной флотилии была легкой, но при таких климатических условиях риск нападения в водах у берегов был настолько велик, что десантные корабли обычно покидали гавань под покровом ночи. Тогда не разрешалось зажигать огни, и читателям будет нетрудно представить, что это значило - мчаться сквозь черную пустоту на быстроходном эсминце против, возможно, сильного встречного волнения, с примерно двадцатью или тридцатью большими кораблями в темноте и брызгах вокруг. Густые морские туманы были причиной бесконечных неприятностей, поскольку безопасность невидимого флота зависела от бдительности полуслеплого эскаорта. Зимние штормы рассеивали корабли и делали невидимыми сигналы. Нападения происходили с самых неожиданных сторон и часто более чем с одной стороны света одновременно. Однако наконец пришло облегчение в то незабываемое утро, когда сэр Дэвид Битти и его адмиралы приняли безоговорочную капитуляцию немецкого флота и его затонувших подводных лодок.

Если бы эта глава заканчивалась приведенным выше описанием конвойной системы, читатель не располагал бы всеми фактами, на основании которых можно было бы оценить важность этой работы. Необходимо кое-что сказать о том, что было достигнуто. Первым по важности была переброска многих миллионов солдат не только из Англии во Францию, но также во все колонии и доминионы всемирной империи и обратно. К августу 1915 года британский военно-морской флот перевез через моря, кишящие подводными лодками и минами, миллион человек, не потеряв ни одной жизни и ни одного корабля.^[5] Первая канадская армия численностью 33 000

человек пересекла Атлантику одним большим флотом из сорока лайнеров под эскортом четырех крейсеров и линкора в октябре 1914 года без происшествий. Потребовалось 60 транспортов, чтобы переправить первую австралийскую армию через 14 000 миль моря в Европу, и именно во время конвоирования этого огромного флота крейсер *Сидней* преследовал и уничтожил немецкий рейдер *Эмден*. Российские войска, оказавшие ценную услугу во Франции, были благополучно переправлены по морю на расстояние 9000 миль от Дальнего до Марселя. Ни разу за четыре с половиной года войны немецкие, австрийские или турецкие военно—морские силы серьезно не препятствовали доставке продовольствия, боеприпасов и подкреплений или возвращению раненых на многие театры сухопутных операций и обратно.

Обращаясь к гигантской задаче охраны продовольственных запасов Англии, мы находим в одном примечательном случае пример хорошей работы, выполняемой почти ежедневно в течение почти пяти лет. Только до катастрофы 14 октября 1917 года конвой на этом маршруте сопровождал более 4500 торговых судов через Северное море в порты Скандинавии. В тот раз противолодочный эскорт из трех эсминцев был перехвачен на полпути между Шетландскими островами и Норвегией двумя тяжеловооруженными немецкими крейсерами. Эсминцы сражались до последнего, чтобы спасти своих подопечных, но, к сожалению, только трем торговым судам удалось благополучно уйти. Были потоплены пять норвежских кораблей, три шведских и одно датское судно. Из этого следует, что не только британские торговые суда были защищены эскарами.

Второе нападение на скандинавский конвой произошло 12 декабря. Эскорт состоял из двух эсминцев, *Партриджа* и *Пеллю*, с четырьмя вооруженными траулерами. К счастью, конвой был сравнительно небольшим, поскольку в Северном море он был атакован и почти полностью уничтожен четырьмя крупнейшими немецкими эсминцами. Его превосходительство *Пеллю*, хотя и сильно поврежденный, сумел вернуться в Англию.

Можно с полным основанием считать, что в обоих этих случаях эскортирующая флотилия была недостаточно сильной, но следует помнить, что если бы использовались более тяжелые корабли, они были бы гораздо менее способны противостоять атаке подводных лодок. Сопровождение в обоих случаях было чисто противолодочной обороной, и только на скандинавском и нидерландском маршрутах была вообще возможна надводная атака, поскольку все выходы из Северного моря были надежно перекрыты стратегическими позициями, занимаемыми Гранд Флит и эскадрильями линейных крейсеров, совместно с вспомогательными флотами в Харвиче и обширными минными полями.

Когда стало очевидно, что необходимо предотвращать как надводные, так и подводные атаки на конвои в Северном море, были незамедлительно приняты другие меры, и больше никаких катастроф не произошло.

Сильный эскорт, сопровождавший транспорты, доставлявшие в Европу первую американскую армию, ночью был атакован подводной лодкой, но им удалось избежать попадания торпед. Это было связано с ловкостью, с которой управлялись военные корабли Соединенных Штатов. Три последующих нападения на тот же маршрут следования конвоя также провалились.

В отчете Военного кабинета за 1917 год приводятся некоторые примечательные цифры в поддержку системы конвоев. На атлантических маршрутах около 90% часть кораблей была сформирована во флотилии и сопровождалась. С момента введения в действие этой системы

потери на этих маршрутах по всем причинам составили 0·82%, а если учесть все торговые маршруты в Соединенное Королевство и из него, то потери составили всего 0·58%. Имея в виду эти цифры, кто будет отрицать, что военно-морской флот является самой надежной формой национальной, а также имперской страховки?

ГЛАВА X

РАЗГАДАНЫ ТАЙНЫ ПОДВОДНОЙ ОХОТЫ

В конечном счете, противолодочная война очень похожа на охоту на крупную дичь. Успех полностью зависит от инициативы, мастерства и ресурсов отдельного охотника. Вопреки распространенному мнению, в настоящее время не существует единого средства защиты от грабежей подводных судов с их торпедами и минами. Однако существует несколько признанных методов атаки и защиты, используемых надводными кораблями в этой новейшей форме морской войны.

Когда новый военно-морской флот вышел в море в 1914-1915 годах, базы были созданы не только у берегов Британских островов, но и в более отдаленных морях. Однако основными опасными зонами были Северное море, Ла-Манш, Ирландское море, Средиземное море и восточная часть Северной Атлантики. Именно через эти воды должна проходить каждая вражеская подводная лодка, отправляясь домой.

Этот географический фактор ограничивал театр крупных операций примерно 180 000 квадратными милями моря. Возможно, пришлось бы принять незначительные наступательные меры против отдельных подводных лодок, курсирующих на больших расстояниях от своих баз, как это фактически произошло у побережья Соединенных Штатов, но тот факт, что Германия располагала крупными базами подводных лодок только вдоль своего собственного побережья Северного моря и временными базами на побережье Фландрии, позволил сосредоточить противолодочные корабли союзников в узких морях, которые представляли собой единственное средство входа и выхода на эти базы и с них.

То же самое можно сказать об Австрии в Адриатическом море и о Турции за Дарданеллами.

Такого благоприятного стечения обстоятельств не произошло бы, если бы (каким бы немыслимым оно ни было) Англия, Франция или Соединенные Штаты когда-либо начали ожесточенную войну против судоходства. Большое количество зарубежных военно-морских баз, которыми обладают эти державы, привело бы к тому, что каждое море превратилось бы в опасную зону в течение нескольких часов после начала военных действий. Эффективная концентрация вражеских надводных кораблей была бы невозможна, если бы зона операций была распространена на водную поверхность всего земного шара, и если бы сами базы были защищены преобладающими боевыми флотами или большим количеством тяжеловооруженных мониторов, моря быстро стали бы невозможны для вражеских перевозок.

Это географическое ограничение опасных зон Германии и Австрии сделало возможной эффективную концентрацию противолодочных флотов союзников и их устройств. 180 000

квадратных миль моря, образующих театр крупных операций, были на специальных картах разделены на районы, охватывающие несколько сотен квадратных миль моря. Каждому району был присвоен отличительный номер, и была создана база для собственного патрульного флота и тральщиков.

Сами районы были снова разделены на специальных картах на квадраты или секции. Каждый квадрат занимал несколько морских лиг и был обозначен алфавитным знаком. Таким образом, воды опасной для подводных лодок зоны были разделены на районы с их базами и флотами защиты, а также квадраты с их соответствующими эскадрами или кораблями.

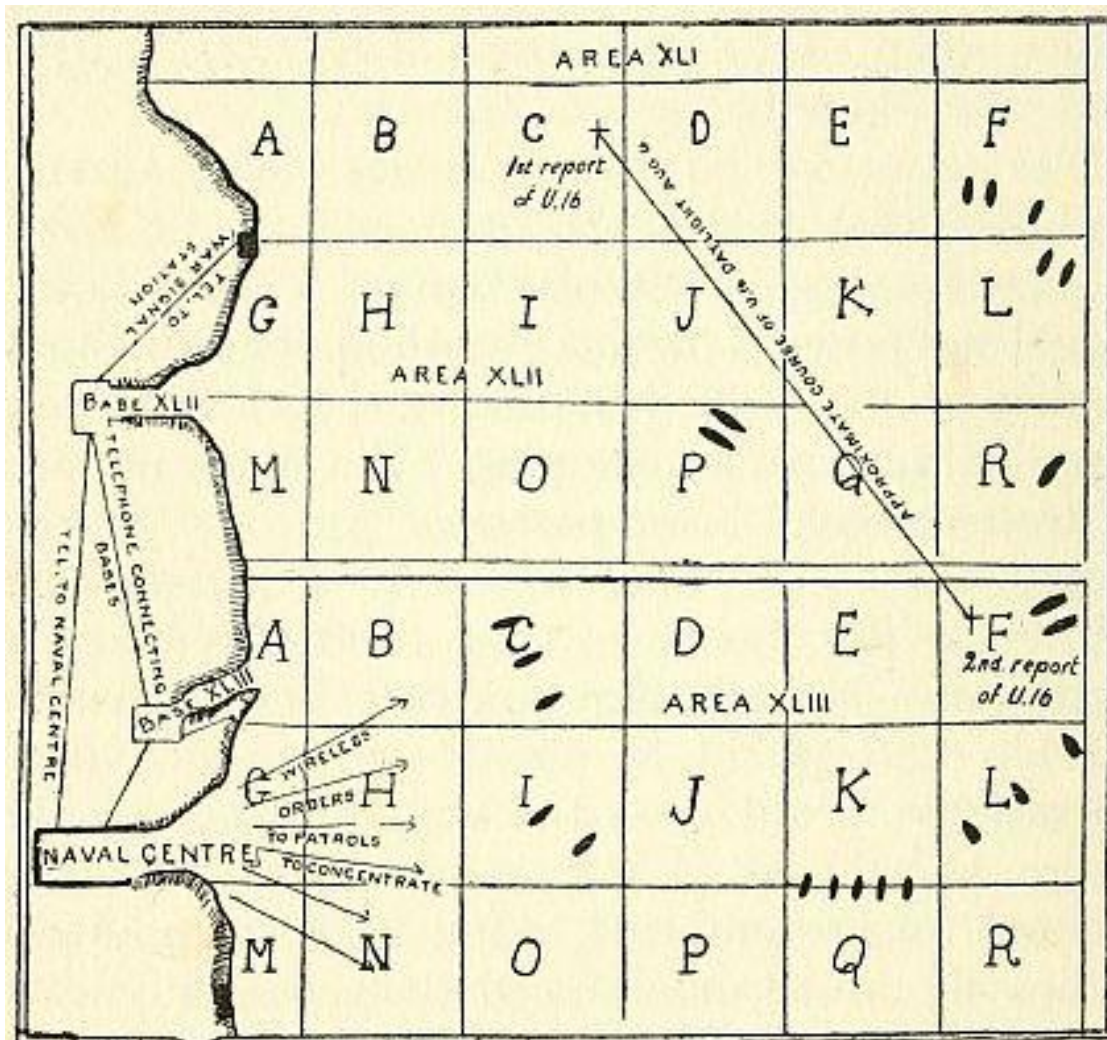


Рис. 20. Схема, показывающая деление моря на районы противолодочного патрулирования.

Каждый квадрат моря патрулировался один или два раза в день собственным патрульным кораблем или флотилией. Там, где опасность была меньшей, патрулирование проводилось не так часто, а квадраты были почти неопределенного размера, но там, где шансы на успешные операции были исключительными, как в Дуврском проливе, применялись дополнительные наступательные меры (см. раздел [Минные заграждения](#)).

Таким образом, это была шахматная доска, на которой велась игра в подводную войну. Чтобы облегчить связь между различными патрулями, разбросанными по акваториям моря, на многих кораблях была установлена беспроводная связь, а на видных точках суши были установлены военные сигнальные станции. Каждая база могла поддерживать беспроводную связь с любым из своих кораблей, находящихся на патрулировании, а также была связана наземным телеграфом, телефоном и радиосвязью *своенно-морскими центрами*.

Эти последние были главными разведывательными подразделениями, обычно располагавшимися на крупных базах боевых флотов. Таким образом, о любой концентрации вражеских надводных военных кораблей, замеченной патрулями (иногда использовались подводные лодки, особенно в Гельголандской бухте), можно было за несколько минут сообщить адмиралам, командующим Гранд Флотом, эскадрой линейных крейсеров или другими крупными боевыми организациями.

В военно-морских центрах передвижения вражеских подводных лодок фиксировались на картах. Если, например, с патрульного катера поступало сообщение о том, что U16 торпедировала судно в квадрате "С", зона 41, в 10 часов утра (GMT[6]) 4 августа, и патруль прибыл на место происшествия слишком поздно, чтобы оказать какую-либо помощь, предупреждение могло быть передано по беспроводной сети сотням судов в морях, окружающих место происшествия из чувства возмущения следует внимательно следить за U16.

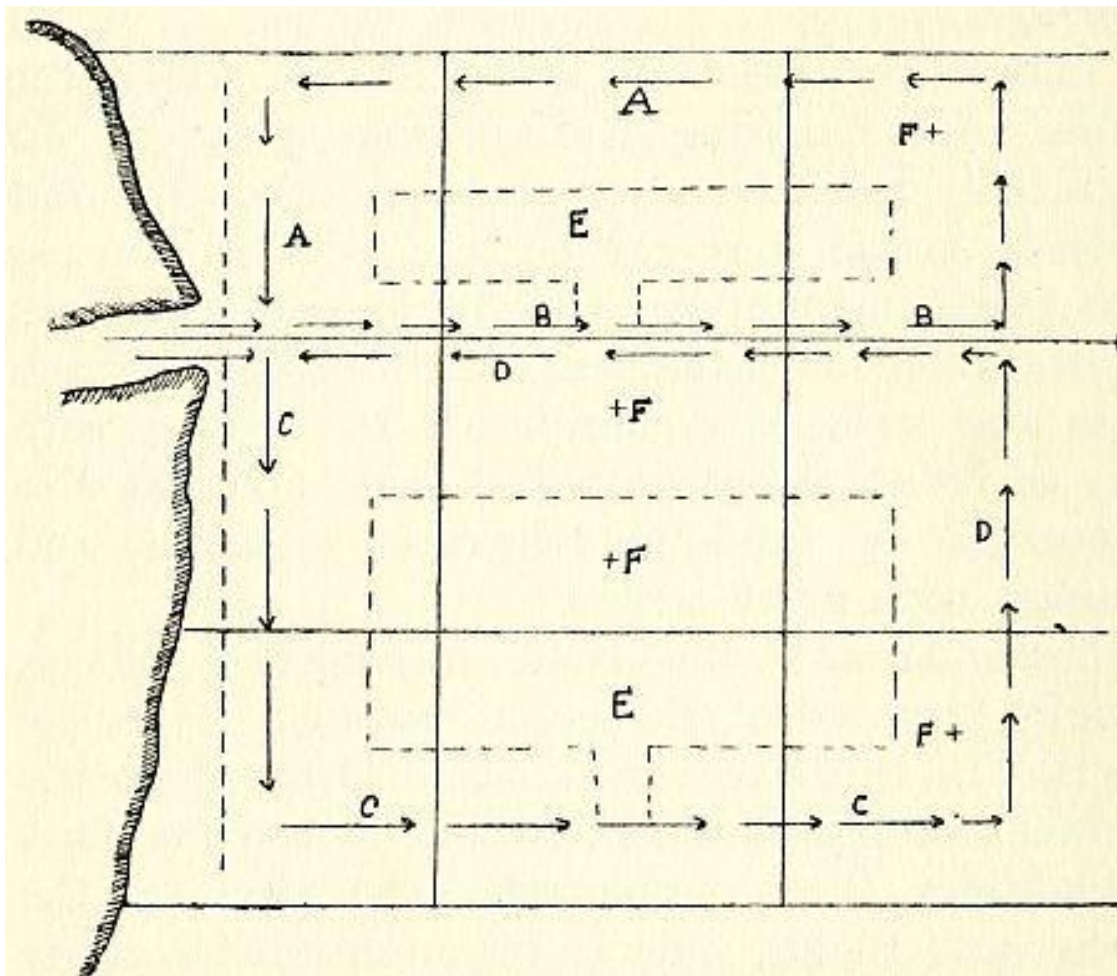


Рис. 21. Схема, показывающая, как патрулируется территория. А. Подразделение или флотилия кораблей могут выйти из базы курсом, обозначенным стрелками В, который будет называться "северным внутренним ударом", и вернуться в гавань курсом А, "северным внешним ударом". Другие группы кораблей одновременно будут следовать курсом Е. Этот и прилегающие участки моря будут ежедневно патрулироваться одним или несколькими кораблями каждого подразделения. Южная половина района будет патрулироваться таким же образом. "Внешний ритм" показан стрелками С, а "Внутренний ритм" - стрелками D. Точки +F показывают возможные позиции вооруженных патрулей, действующих независимо от какого-либо подразделения или флотилии.

Впоследствии в военно-морской центр могло поступить еще одно сообщение о том, что та же подводная лодка преследовала торговое судно в квадратах "D", "E" или "F" в прилегающем районе. Затем можно было бы сосредоточить быстроходные корабли, такие как эсминцы, ML или прибрежные моторные лодки, таким образом, чтобы перехватить рейдер или окружить его, пока другие суда будут за ним охотиться.

Аналогичным образом важные конвои, идущие вдоль побережья или входящие в опасную зону из открытого моря, могут быть встречены местной флотилией и сопровождены к *месту встречи* с флотилией из соседнего района. Таким образом, они проходили через моря, зараженные подводными лодками и минами, к своей конечной точке в гавани и обратно.

Почти те же методы использовались при уничтожении тысяч немецких мин. Но описывать здесь эту часть противолодочной войны означало бы вторгаться в тему следующей главы.

Патрули

The *Метод* патрулирования районов и квадратов моря был сравнительно простым, хотя то же самое нельзя сказать о самой работе. Линии патрулирования назывались "маршрутами", и обычно для каждого подразделения или флотилии кораблей существовали "внутренний" и "внешний" маршруты патрулирования. Если, когда корабль (или подразделение) достигал отведенного ему квадрата, от которого простиралась линия патрулирования, он выбирал следовать по *внутреннему маршруту*, он обычно совершал обратный путь к пункту отправления по *внешнему маршруту*, таким образом покрывая свою соответствующую зону патрулирования, но оставляя точный маршрут на усмотрение командира. Таким образом, ни одна вражеская подводная лодка, знающая систему, не могла быть уверена в том, когда и где будет встречен патрульный корабль. Точно так же командующему флотилией было предоставлено либо разделить свои корабли на пары, отдельные подразделения, либо поддерживать их как однородный флот, чтобы не могла быть создана какая-либо комбинация вражеских подводных лодок, которая была бы уверена в возможности атаковать *одиночный* патруль. Такая вражеская комбинация может столкнуться с одним кораблем, но она также может попасть в объятия целой флотилии; или она может атаковать один корабль только для того, чтобы оказаться окруженной следующим флотом.

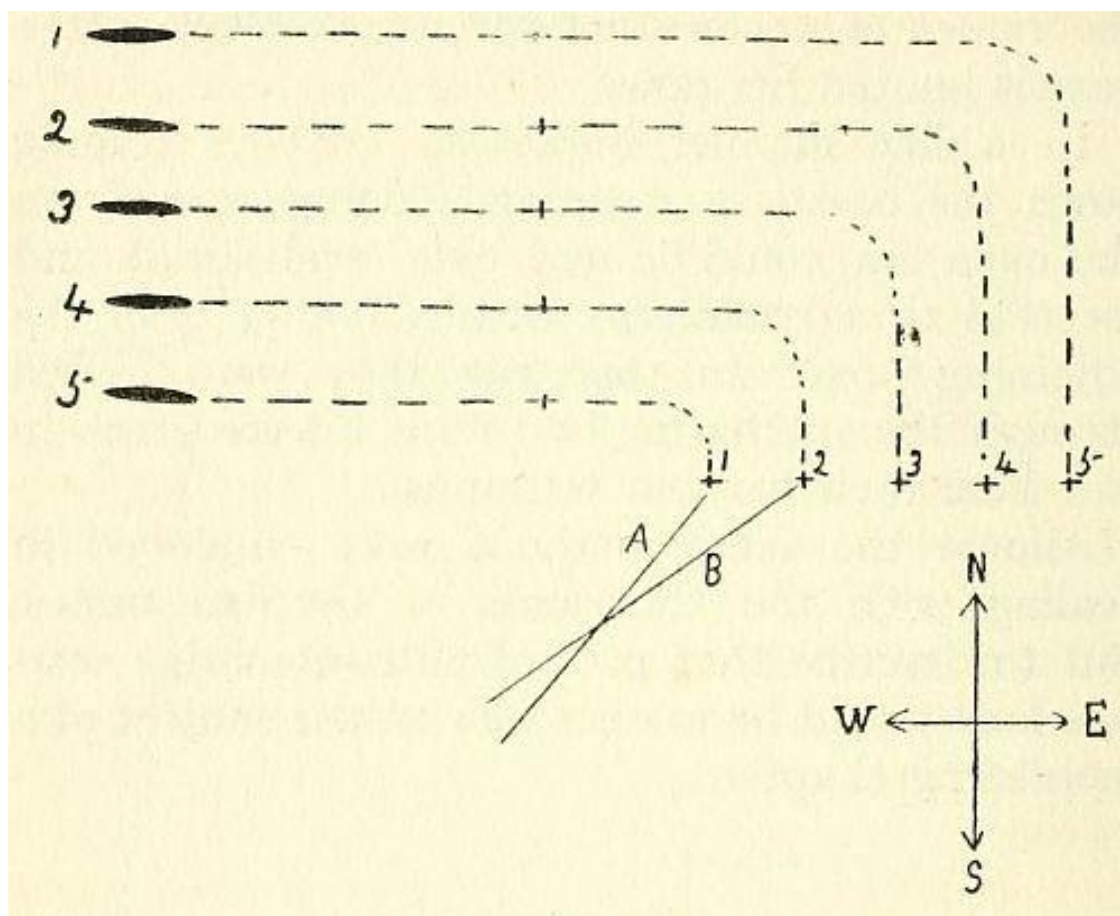


Рис. 22. Схема, иллюстрирующая действия флотилии гидрофонов, состоящей из вооруженных моторных катеров. Каждому судну присваивается номер, и флотилия движется в ряд по курсу, показанному пунктирными линиями. Каждое судно находится на расстоянии одной мили друг от друга, и вся линия останавливается по сигналу в точке, отмеченной крестиком. Приводятся в действие гидрофоны, и после некоторого прослушивания флотилия продолжает свой курс, поскольку никаких звуков подводных лодок не слышно. Флотилия поворачивает на юг, и снова делается остановка для прослушивания по гидрофонам. На этот раз звук вражеской подводной лодки слышит судно № 1, пеленг на юго-запад. Это сообщение подтверждается судном № 2, слышащим тот же звук, пеленг на несколько градусов дальше на юго-запад. Затем на карте наносятся два пеленга *A* и *B*, и точка пересечения двух линий является приблизительным положением невидимой подводной лодки. Затем отдается приказ об атаке глубинными бомбами.

Удары, наиболее удаленные от базы, наносились самым крупным кораблям. Это было сделано потому, что более отдаленные патрули часто не могли добраться до укрытия до того, как на них обрушится один из свирепых штормов, бушевавших в северных морях. Траулеры, большие паровые яхты и переоборудованные торговые суда обычно использовались на площадях, удаленных более чем на сто миль от гавани-убежища, в то время как моторные катера несли вахту в море ближе к берегу.

Продолжительность патрулирования варьировалась в зависимости от их местоположения. Некоторые продолжались три недели, а другие всего несколько дней или часов. Когда корабли вернулись на свою базу после некоторого пребывания в море, им был предоставлен

соответствующий "отдых" в гавани. Трехнедельный патруль означал "стоянку" в течение нескольких дней, в то время как двух- или трехдневный патруль давал кораблю право на двадцать четыре часа в сравнительном комфорте гавани.

Однако не следует воображать, что противостояние означало полную праздность или основательный отдых. Были обязанности, выполнение которых отнимало у него многое из того, что он должен был давать. Корабли нужно было заготавливать углем, снабжать провизией, красить или ремонтировать. Двигатели должны были быть отремонтированы, часовые выставлены на берегу, выставлена охрана, и каждый день по одному кораблю в каждом подразделении, находившемся в гавани, должно было быть укомплектовано персоналом и приведено в готовность к чрезвычайным ситуациям.

Флотилии гидрофонов

Теперь мы переходим к фактическим методам, применяемым надводными кораблями при атаке подводных лодок. Хотя, как указывалось ранее, многое оставалось за индивидуальной инициативой, тем не менее, существовали определенные признанные методы.

Если взять в качестве примера действия гидрофонной флотилии вооруженных моторных катеров, то количество судов, образующих подразделение, обычно составляло пять. Выйдя на разведку в поисках противника, они прошли в ряд около одной морской мили, затем заглушили двигатели и прислушались по гидрофонам к шуму подводной лодки, курсирующей поблизости. Если ничего не было слышно, вереница миниатюрных военных кораблей длиной в милю продвигалась еще на милю и снова останавливалась, чтобы прислушаться. Этот маневр повторялся до тех пор, пока один или другой из кораблей не услышал знакомый звук подводной лодки. На поверхности моря могло ничего не быть видно, но если это было так и шум доносился из океанских глубин по наэлектризованным проводам детектора, это было убедительным доказательством того, что поблизости находилась подводная лодка.

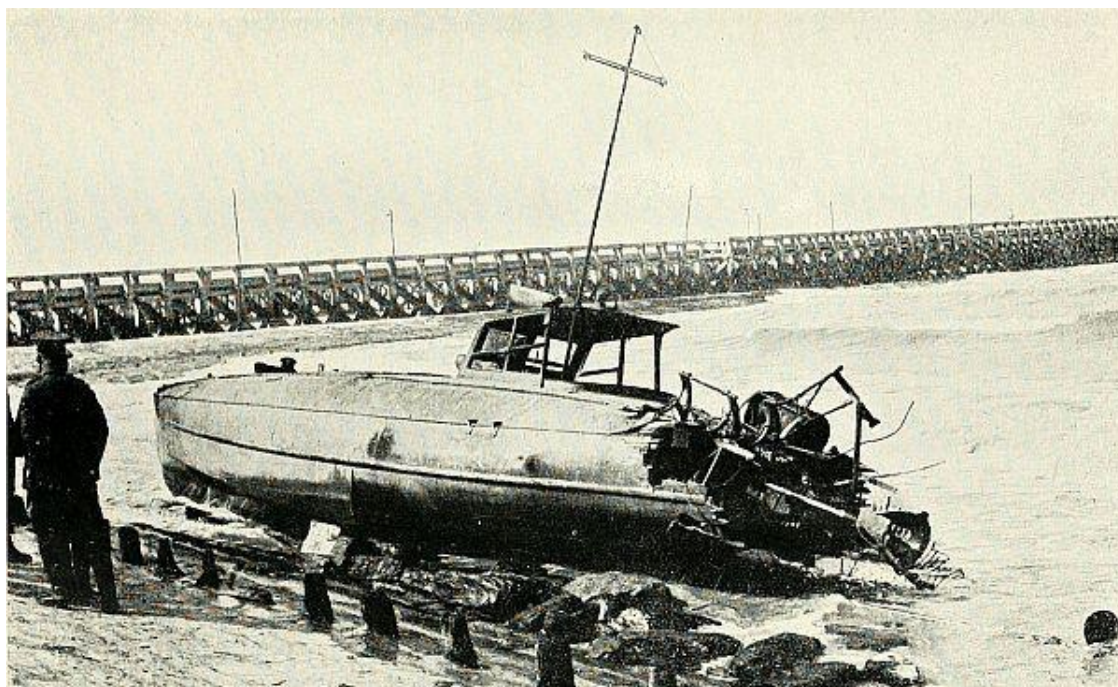
М.Л., первым обнаруживший шум, поднял сигнал (флаг днем и цветную электрическую лампочку ночью), указывающий направление, откуда исходил звук (см. [рис. 22](#)). Следующий корабль в очереди, принявший звук на своих приборах, затем поднял сигнал, также давая пеленг — *то есть* N.N.W., E.S.E. и т.д. Если два корабля совпадали в отношении направления, начиналась атака. Если, однако, они не соглашались в этом важном отношении, линия патрульных кораблей продвигалась еще на милю и снова прислушивалась.

Флагманский корабль подразделения, получив направление от одного или нескольких кораблей, отмечал линии пролива на карте (как на рис. 22), и когда это подтверждалось другим кораблем, было известно, что точка пересечения двух линий является позицией вражеской подводной лодки, и был отдан приказ об атаке.

Что касается точного метода противолодочной атаки, то здесь мало что нужно говорить, кроме того факта, что корабли продвигались на полной скорости, люди выстроились в специальный строй, который позволил им покрыть около половины квадратной мили моря взрывной силой своих коллективных глубинных бомб.

Когда атака была завершена, все задействованные суда вернулись на свои посты и ждали, держа наготове скорострельные орудия на случай, если чудовище поднимется из глубины и предпримет отчаянную попытку уничтожить своих преследователей.

Тактических методов противолодочной атаки, конечно, было множество, и они варьировались в зависимости от скорости задействованных надводных кораблей. То, что было возможно сделать с помощью быстроходных прибрежных моторных лодок или более крупногабаритных ML, оказалось невыполнимым для более хорошо вооруженных, но тихоходных траулеров и дрейфтеров. Тактика этих последних судов часто носила простейший характер и состояла в основном либо из независимых атак с помощью гидрофонов и глубинных бомб, либо, что более часто, из создания безобидного вида, чтобы побудить подводную лодку начать атаку с близкого расстояния.



Thornycroft & Co., Ltd.

Результат прямого попадания

Фотография, оставленная немцами в Остенде, на которой запечатлена прибрежная моторная лодка, выброшенная на берег после большого налета.

Во многих отношениях это оказалось наиболее эффективным методом противолодочной борьбы. Это не только часто заставляло подводное судно подниматься на поверхность и начинать артиллерийскую атаку, чтобы не расходовать ценную торпеду на то, что казалось безоружным и беспомощным кораблем, но и производило *моральный* эффект на все немецкие флотилии подводных лодок.

Когда таким образом было потоплено или повреждено несколько подводных лодок, новость о том, что каждый корабль союзников хорошо вооружен, распространилась среди личного состава противника, и они стали очень бояться атаковать в любом положении, кроме полностью погруженного. Это означало потерю по крайней мере одной торпеды из пяти-десяти, которые

перевозились, за каждую произведенную атаку, будь то успешную или неудачную, и последние были преобладающими.

Вскоре стало очевидно, что либо они должны рискнуть атаковать надводно и таким образом сберечь свои торпеды, либо сократить свои походы, чтобы компенсировать быстрый расход их единственного подводного оружия. Это, конечно, не распространяется на деятельность подводных минных заградителей, чья гнусная цель заключалась просто в установке своих мин везде, где они с наибольшей вероятностью могли зацепить корабли союзников. Эти суда обычно были вооружены торпедами, а также минами, что позволяло им продолжать работу по уничтожению после того, как груз последних был надежно уложен. Таким образом, проблема противодействия наступлению немецких подводных лодок разделилась на две части, одна из которых заключалась в том, чтобы поставить мат торговому рейдеру, а другая - минному заградителю. Со второй из этих трудностей мы разберемся в одной из последующих глав.

Многие торговые суда, как союзные, так и нейтральные, были обязаны своим спасением этой маскировочной войне, которая была доведена до высшей степени совершенства и дерзости на ныне знаменитых кораблях mystery.

Можно сказать, что вторым методом противолодочной войны была система приманки, или маскировки. Первостепенное значение в этой категории имели уже описанные таинственные корабли, но существовало также бесчисленное множество других военных уловок, которые повышали его эффективность.

Описание одного из них позволит читателю в дальнейшем полагаться на собственное воображение. Судно шло из Атлантики и находилось примерно в ста милях от побережья Корнуолла, когда его атаковала подводная лодка над водой. Надводный корабль был хорошо вооружен, но вместо того, чтобы сразу же применить свое оружие, он посылал неистовые радиосигналы о помощи. Каждые несколько минут по всему миру передавался вызов простой азбукой Морзе.

Снаряды с подводной лодки разлетелись по морю вокруг, но в течение нескольких минут ни один из них не попал в цель. При желании надводный корабль, по всей вероятности, мог бы избежать столкновения с подводным судном, используя свою превосходящую скорость, но вместо этого он отступил, позволив подводной лодке догнать себя, и снаряды начали разрываться неприятно близко.

По-прежнему продолжались отчаянные звонки по радиации. Сначала простое сообщение: "Меня атакует большая немецкая подводная лодка". Затем ярость возросла до: "Я подвергаюсь сильному обстрелу". Прошло несколько минут, а затем раздался призыв: "Помогите. Подводная лодка догоняет меня". И, наконец: "Покидаю корабль".

В этот момент подводная лодка находилась близко за кормой, и лайнер замедлил ход, готовясь спустить свои спасательные шлюпки. Снаряды повредили ее надстройку, но сильная зыбь помешала меткой стрельбе немцев. Затем наступил сюрприз. Спасательная шлюпка на юте лайнера была поднята с палубы, и из-под ее прикрытия показалось узкое серое дуло 4-7-дюймовой пушки. Несколько резких взрывов кордита - и подводная лодка просела и исчезла.

Капитан лайнера при первом нападении заметил, что подводная лодка была оснащена беспроводной связью, и вызовы, отправляемые им, были *простой азбукой Морзе*. Благодаря им немецкий командир сохранил свои торпеды, но потерял свой корабль.

Другой формой противолодочной тактики было использование сигнальных и заминированных сетей вокруг явно выведенного из строя корабля или в линиях через узкие каналы, которые, как известно, использовались немецкими подводными лодками на пути к своим базам и обратно. Этот метод, однако, получил полное упоминание в других главах.

То, что можно назвать третьей системой противолодочной обороны, заключалось в использовании обширных минных заграждений, специально установленных для перехвата подводных лодок, пытающихся пройти через них под водой. Поверхность моря патрулировалась судами с малой осадкой, а подводное пространство охранялось минами. Если подводная лодка была замечена вблизи одного из уже описанных минных заграждений, она подвергалась нападению и была вынуждена погрузиться, чтобы избежать уничтожения из орудий преследующей ее надводной флотилии. С этого момента ее судьба была решена. Благодаря осторожному маневрированию и полному использованию своего огромного превосходства в скорости (20-40 узлов против 6-10 узлов) надводные корабли смогли направить свою добычу в минное поле. Обычно подводная лодка ныряла на глубину, чтобы сбить преследователей со следа, и, совершенно не подозревая о тысячах глубоко заложенных мин, ныряла навстречу своей гибели - тяжелый грохот, за которым следовало поднятие поверхности, и погоня заканчивалась.

Этот метод, применяемый на основе обширного и научно обоснованного принципа, описанного в предыдущей главе, обеспечивает наилучшее возможное противоядие от подводной лодки. Его применение в Великой Европейской войне стало печатью полного успеха противолодочного наступления союзников. Следует, однако, помнить, что сравнительно узкие моря и ограниченная зона крупных операций позволили с помощью нескольких сотен тысяч мин (средняя стоимость 400 фунтов стерлингов) выполнить то, что во многих случаях и во многих морях было бы совершенно невыполнимо с таким количеством миллионов единиц этого сложного оружия.

Применение подводных лодок против подводных лодок также формирует метод ведения подводной войны, который дает значительный простор как для смелости, так и для ресурсов. Конечно, совершенно невозможно, чтобы одно из этих судов, полностью погруженное в воду, сражалось с другим в таком же слепом состоянии. Но с помощью всего лишь небольшой перископической трубки — или глаза подводной лодки — выступающей над поверхностью, одно судно может вести разведку и наблюдать, не поднимется ли на поверхность другое, думая, что поблизости нет противника, чтобы пополнить запас воздуха для дыхания или для подзарядки электрических аккумуляторных батарей, которые подают ток для подводного движения.

При достижении такого положения подводная лодка, которая неосознанно всплывает на поверхность, подвергается серьезной опасности быть торпедированной своим противником. Это действительно произошло по крайней мере с одной немецкой подводной лодкой во время Великой войны.

Одна или несколько подводных лодок также могут быть задействованы вокруг тихоходного корабля-приманки. В этом случае у них было бы преимущество оставаться невидимыми до фактического момента атаки. Результатом такого маневра человека была бы либо перестрелка на поверхности, либо торпедирование атакующей подводной лодки тем или иным судном подводного сопровождения приманки.

Именно такая уловка позволила добиться успеха в Северном море на ранних этапах войны. Траулер был использован для буксировки подводной лодки с помощью погружного троса. Такой режим движения был принят для того, чтобы позволить подводной лодке экономить строго ограниченный запас электроэнергии, используемой для движения под водой.

Затем траулер очень медленно развернулся, увлекая за собой подводную лодку под воду. Чтобы отвести любые подозрения, которые могли возникнуть из-за низкой скорости судна, оно было оборудовано таким образом, чтобы создавалось впечатление, что буксируется сеть, а район операций был выбран хорошо известным местом лова рыбы.

Таким странным образом прошли дни, прежде чем было достигнуто желаемое завершение. Затем большая подводная лодка смело всплыла на поверхность и открыла огонь. Мгновенно подводная лодка за кормой траулера освободилась от буксирного троса и двинулась вперед под действием собственных электрических двигателей. Командир надводной приманки остановил свой корабль и начал спускать небольшую спасательную шлюпку. Это было сделано для того, чтобы отвлечь внимание немцев от крошечного перископа, который скользил по воде, и направить его в атаку.

Снаряд попал в траулер, унося его воронку, но других повреждений не причинил, и несколько секунд спустя вода вокруг подводной лодки поднялась огромным белым облаком. План удался, и когда воздух очистился от дыма из поврежденной трубы траулера, на поверхности моря вокруг не было ничего, кроме постоянно расширяющегося пятна масла и пузырьков.

Несколько минут спустя тонкая серая линия британской подводной лодки поднялась над волнами примерно в пятистах ярдах от места ее триумфа.

Еще одно средство, с помощью которого один подводный флот может атаковать другой, - это установка мин в море вокруг базы противника.

Эти простые методы составили то, что можно назвать основой широко распространенных противолодочных операций во время Великой войны, но с учетом накопленного опыта и того, что мозги почти каждой нации сосредоточены на проблеме обеспечения эффективного противодействия подводному военному кораблю, не может быть никаких сомнений в том, что в следующем крупном морском конфликте будут усовершенствованы новые и более научные средства нападения на этих морских вредителей, хотя какой степени успеха они достигнут в суровых испытаниях войны, покажет только будущее.[\[7\]](#)

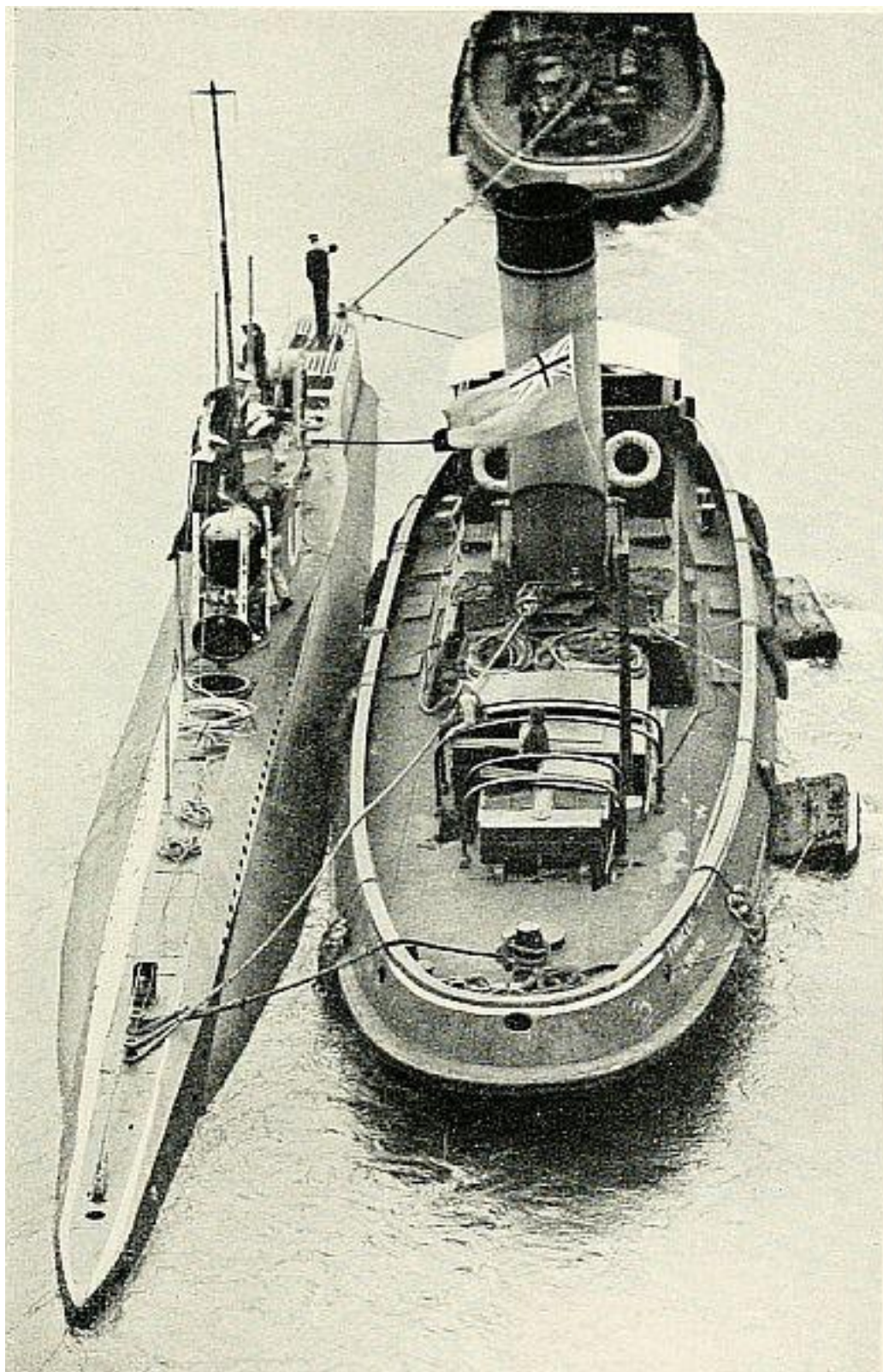
ГЛАВА XI

РАСКРЫТЫ ТАЙНЫ НЕМЕЦКОЙ МИННОЙ ПОСТАНОВКИ

Тем, кто не разбирался в современной войне, могло показаться странным, что, хотя военно-морские силы союзников господствовали на море с начала Великой войны в 1914 году до подписания Мира в 1919 году, немцы, тем не менее, были в состоянии ежегодно устанавливать несколько тысяч мин у берегов Англии, Франции и даже самых отдаленных колоний и доминионов. Часто случалось, что входы в гавани и узкие фарватеры неоднократно минировались, несмотря на бдительное круглосуточное наблюдение с мостиков, наблюдательных постов и палуб многих патрульных кораблей, курсирующих или подслушивающих поблизости.

Объяснение заключается в том, что мины были установлены большими подводными лодками, способными приближаться к побережью, сбрасывать свой смертоносный груз из специально сконструированных кормовых труб и отступать в сравнительную безопасность далеко в открытом океане, не поднимаясь на поверхность более чем на мгновение для наблюдения.

Это, можно сказать, не освобождало корабли от прослушивания по своим гидрофонам, которые должны были быть в состоянии обнаружить приближение подводной лодки по звуку ее двигателей. В течение первого года войны гидрофон был очень несовершенным прибором, и хотя звук был слышен, было совершенно невозможно определить, с какой стороны он доносился. Позже, когда подслушивающие устройства были значительно усовершенствованы, все еще оставались два пагубных фактора. Шум прибоя, бьющегося о камни, песок или другие препятствия, сводил на нет большую часть ценности этих инструментов при использовании вблизи берега. Темными и бурными ночами из-за рева ветра и крена судна было чрезвычайно трудно уловить подводные звуки; и на фарватере или канале, используемом надводным судоходством, часто было невозможно, даже в хорошую, но темную погоду, определить, исходит ли звук, доносящийся с моря, от надводного корабля или подводной лодки.



Спорт и общество в целом

Захваченная минная подводная лодка-постановщик
U.C. 5 у пирса Темпл, Лондон.

Если в последнем случае патрульный корабль запускал свои собственные двигатели и двигался вперед в темноте, чтобы выяснить, откуда доносится шум, он выдавал свое присутствие вражеской подводной лодке, *также оснащенной подслушивающими устройствами*. Принимая во внимание, что если бы она оставалась неподвижной и ждала приближения врага, то тем временем на важных фарватерах, охранять которые входило в ее обязанности, могли быть установлены мины.

Немецкие подводные лодки-минеры были обозначены как подводные лодки UC, и часто эти суда использовали уловку, чтобы безопасно ставить свои мины. Иногда приманка отвлекала патрули на бесплодную погоню, в то время как мины запускались из труб другого подводного катера. В одном случае большой вооруженный пароход был атакован торпедами, когда устанавливались мины поперек линии продвижения, по которой флотилия военных кораблей, вероятно, могла выйти к нему на помощь с близлежащей базы.

Таким и другими способами за один год у британского побережья было установлено более 3000 мин. Было также проведено несколько рейдов наземных минных заградителей, которым удалось ускользнуть от сети патрулей в туманах и снегопадах, которые преобладают в Северном море в течение нескольких месяцев из каждых двенадцати. Двумя наиболее важными из них были круизы на *Вулфе* и *Моуве*. Первое судно покинуло Германию во время ноябрьских туманов 1916 года и, обогнув норвежское побережье, успешно миновало британские патрульные флотилии. Она несла 500 мин и, пересекши Северное море в высоких широтах, проследовала вниз по середине Атлантики до мыса Доброй Надежды, где было заложено первое минное поле. Затем она пересекла Индийский океан, заложив поля у Бомбея и Коломбо.

Именно в этих морях ей удалось захватить британское торговое судно. Разместив на борту немецкую команду и груз мин, она отправила приз на разведку у берегов Адена, а сама направилась в Новую Зеландию. В этих далеких водах было заложено еще одно месторождение, и несколько месяцев спустя последний ее груз был выгружен у берегов Сингапура. С этого времени она стала торговым рейдером.

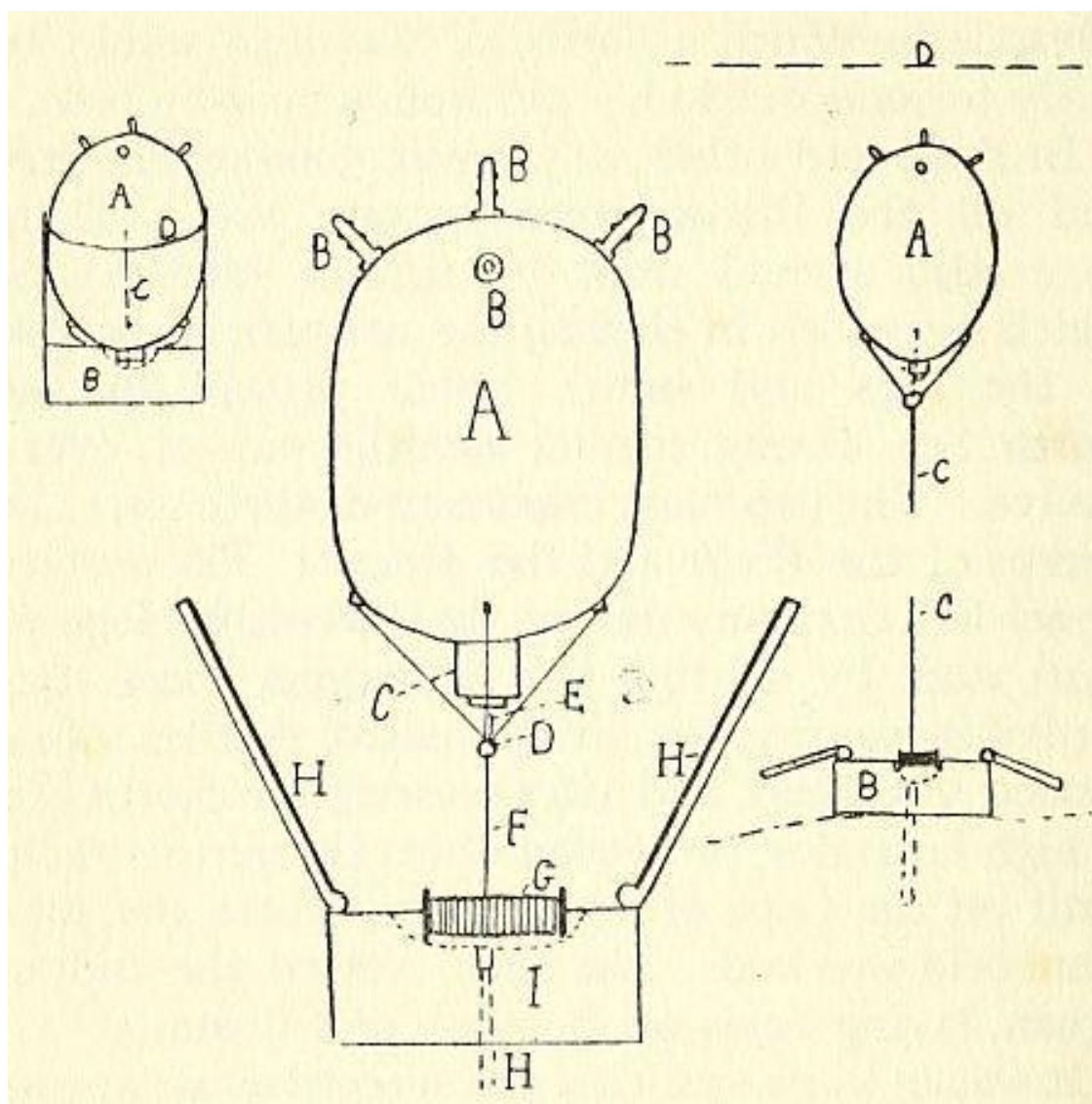


Рис. 23. Типичная немецкая мина и грузило. **А.** Минная оболочка, содержащая около 300 фунтов бризантного взрывчатого вещества, и электрическое пусковое устройство, которое приводится в действие, когда рожки **В** ударяются и сгибаются проходящим судном. **В.** Рожки, сделанные из свинца и легко сгибающиеся при касании надводного корабля, но достаточно жесткие, чтобы противостоять ударам морской воды. **С.** Гидростатическое устройство, приводимое в действие давлением воды на заданной глубине, обеспечивающее безопасность мины до погружения. **Д.** Стропы, удерживающие мину на швартовном тросе **Е**. **Е.** Швартовный трос для намотки грузила. **Г.** Моток швартовного троса, который разматывается, когда мина всплывает на поверхность. **Н.** Железные опоры, скрепленные вместе (как на маленькой диаграмме слева) лентой вокруг корпуса мины. Мина вылетает за борт и вот так опускается на дно. Затем лента освобождается с помощью специального устройства, и опоры опускаются, оставляя мину свободно всплывать на поверхность (как показано на маленькой диаграмме справа). **И.** Тяжелое железное грузило, которое действует как якорь, удерживая мину в одном положении.

The *Моуве* покинул Германию в декабре 1916 года и пересек Северное море среди сильных снежных шквалов. Направляясь в Северную Атлантику, она ждала благоприятной возможности

приблизиться к побережью Великобритании. Это произошло одной дикой январской ночью с усиливающимся штормом и снежной пеленой. Все ее мины, числом около 400, были заложены у шотландского побережья в зубах северо-западного течения. Затем, с "веселым Роджером на носу", она направилась к морским просторам, лежащим между Новым Светом и Старым.

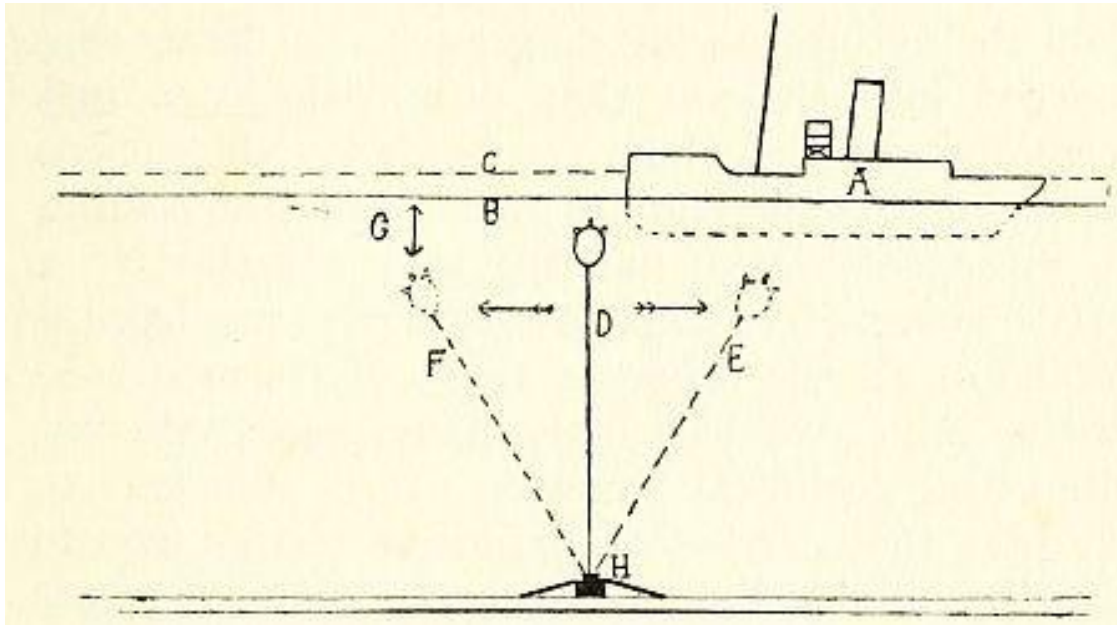


Рис. 24. Схема, иллюстрирующая влияние прилива на пришвартованную мину. Судно приближается к мине *D*, пришвартованной ко дну грузилом *H*. Расстояние от вершины рогов мины до поверхности моря составляет примерно 5 футов во время отлива, а поскольку осадка судна составляет 7 футов, оно может напороться на мину. Однако, если бы то же самое судно прошло над той же миной несколькими часами позже, во время прилива, уровень моря поднялся бы на 5 футов, и тогда мина оказалась бы на глубине 10 футов ниже поверхности; в этом случае судно просто прошло бы мимо в безопасности. Это известно как "сложность прилива". Кроме того, существует "провал" шахты из-за силы приливного течения. *E* и *F* показывают, что подразумевается под падением шахты. Это отклонение от вертикали, вызванное приливами и отливами. Это часто приводит к тому, что минное поле становится совершенно безвредным для проходящих надводных судов, за исключением периода спада воды между приливами.

Теперь мы переходим к самим шахтам и способу их прокладки как над, так и под поверхностью.

Хорошее представление о форме, размере и общих характеристиках этого оружия можно получить из прилагаемых диаграмм. При спуске в море они автоматически приспособляются к плаванию примерно на десять футов ниже поверхности (в зависимости от прилива) и прикрепляются ко дну с помощью проволоочного швартовного троса, прикрепленного к тяжелому грузилу. Описание здесь механических деталей всех различных типов немецких подводных мин заняло бы много страниц с неинтересными техническими формулами. Достаточно сказать, что они несли заряд взрывчатки (от 200 до 400 фунтов Т. Н.Т.), достаточный для того, чтобы разнести на куски суда водоизмещением в несколько сотен тонн и серьезно повредить самый большой военный корабль. Они должны были плавать на глубине нескольких

футов под поверхность, удерживаемые швартовным тросом, но, поскольку не было средств компенсировать подъемы и спады прилива, многие из них часто показывали свои рога над поверхностью во время отлива и были погружены слишком глубоко, чтобы от них была польза против любых судов, кроме судов с самой большой осадкой во время прилива. Ссылка на рис. 24 прояснит эту трудность.

Едва ли в зоне боевых действий был на плаву корабль, который в те годы штормов не видел одно или несколько этих ненавистных орудий с торчащими над поверхностью рогами. Для их поиска в течение часа до и часа после отлива использовались моторные катера. Таким образом, многие сотни были обнаружены и уничтожены почти сразу после их закладки. Одна плохо заложенная мина, которая появляется на поверхности во время отлива, часто выдает целое поле действия этого невидимого оружия, и тогда работа по его обнаружению и уничтожению становится сравнительно легкой.

Воздействие сильных приливов на пришвартованную мину значительно и делает месторождение совершенно безвредным в течение нескольких часов из каждых двадцати четырех. Причину этого лучше всего описать с помощью диаграммы.

Из вышесказанного видно, что мина не будет оставаться вертикально над своим грузилом во время прилива, а будет наклоняться под углом, определяемым силой течения, которое, если оно значительное, вдавит орудие гораздо глубже, чем киль любого корабля (см. [Рис. 24](#)). Когда начинается прилив, шахта сначала восстанавливает свое истинное перпендикулярное положение, а затем наклоняется в противоположном направлении, приспосабливаясь к приливам и отливам. Из этого будет очевидно, что в местах сильного течения или прилива минное поле опасно только для проходящих судов малой или средней осадки в течение нескольких часов (во время спада воды) из двадцати четырех. Между отливом и отливом прилива есть короткий период, когда вода почти неподвижна. Затем движение начинает разворачиваться в противоположном направлении и постепенно набирает скорость примерно за час до начала прилива или отлива. Этот период так называемого "затишья" значительно варьируется в разных местах и при разных погодных условиях, но играет важную роль во всех операциях по разминированию.

Таким образом, многие корабли проходили над минным полем, совершенно не подозревая о судьбе, которая постигла бы их, если бы они пересекли тот же участок моря примерно на час раньше или позже.

Мины, которые разрываются по течению или устанавливаются без каких-либо швартовов, называются *плавучими минами*. Последние являются прямым нарушением международного права, поскольку они не могут быть восстановлены после того, как были заложены, и представляют опасность как для нейтрального, так и для вражеского судоходства. Законы цивилизованной войны также требуют, чтобы даже пришвартованная мина была оснащена каким-либо механическим устройством, которое делает ее безопасной, когда она сорвалась с троса, и тяжелым грузилом, удерживающим ее в заданном положении. Причина этого гуманитарного правила заключается в том, что нейтральные государства могут быть предупреждены о том, чтобы они не приближались к данному району моря, в котором есть пришвартованные мины, но если это оружие сорвется с якоря — как это часто происходит в тяжелую погоду — и разойдется по всему океану, оно поставит под серьезную угрозу жизни и имущество нейтральных государств, если не будет сделано что-либо для его обезвреживания.

Полное игнорирование немцами всех законов и обычаев цивилизованной войны в 1914-1919 годах теперь настолько хорошо установлено, что кажется почти излишним приводить еще один пример такой бессердечности. Однако в случае, который сейчас будет процитирован, налицо, как заметит читатель, почти превосходная хитрость.

Любой беглый осмотр немецкой пришвартованной мины покажет, что имеется устройство, установленное якобы для обеспечения безопасности оружия, когда оно отрывается от причалов и, таким образом, соответствует Гаагской конвенции. В течение нескольких месяцев после начала войны многие офицеры и матросы тральщиков недоумевали, почему с таким устройством каждая немецкая *плавающая* или *дрейфующая* мина представляла опасность. Несколько человек, полагаясь на то, что это оружие будет в безопасности, когда его пустят по течению, попытались спасти одно из них и заплатили за эксперимент жизнями себя и своих товарищей. Это привело к тому, что каждая мина, пришвартованная или дрейфующая, рассматривалась моряками как опасная, несмотря на часто повторяющиеся заверения в том, что немецкие мины соответствуют всем международным требованиям в этом отношении. Затем мина, оторвавшаяся от своих швартовов, была успешно обезврежена, несмотря на огромную опасность, и правда вышла наружу.

Для обеспечения безопасности *было* приспособлено устройство, но с поистине гуннской изобретательностью металл, из которого была изготовлена существенная часть этого прибора, оказался совершенно неспособным выдержать нагрузку, вызванную его работой, и, чтобы быть вдвойне уверенным, другая часть была наполовину пропилена. Результатом стало то, что вместо того, чтобы обезопасить мину, оторванную от причалов бурным морем, основные части сломались, и мина осталась полностью *живой*.

Любое открытие, подобное этому, — *сделанное только с большим риском обезвреживания боевой мины* — могло быть легко объяснено немецкой дипломатией как неправильное изготовление конкретного оружия, поскольку не так много мин можно было обезвредить таким образом без больших человеческих жертв; но большое количество было обнаружено, несмотря на опасности и чрезвычайные трудности таких операций, и вина навсегда поселилась в умах тех, кто плавает по морям.

Здесь нет необходимости говорить о методе постановки мин с надводных кораблей, таких как *Wolfe* и *Moewe*. Орудия были устроены так, чтобы проходить по палубам по железнодорожным путям и скатываться с кормы или через большой иллюминатор в море по мере движения судна.

С подводными минными заградителями или подводными лодками этот метод, однако, был намного сложнее и нуждается в полном описании. Каждое судно было оснащено большими выталкивающими трубами на корме и несло от восемнадцати до двадцати мин. Это оружие, хотя и похоже по своему внутреннему механизму *на* обычную мину, было специально разработано для выброса из подводных труб или камер.

Мины хранились в кормовом отсеке подводной лодки, между направляющими, снабженными роликами. Они располагались в два ряда и легко перемещались на хорошо смазанных колесах. Погрузка производилась через водонепроницаемые люки на верхней палубе. Чтобы извлекать эти мины из внутренних помещений подводной лодки при движении под поверхностью, каждое оружие должно было быть помещено в короткую выталкивающую трубку или камеру, внутренняя крышка которой закрывалась, когда мина находилась внутри, а внешняя, или

морская крышка, открывалась. Затем в заднюю часть трубы была подана подача сжатого воздуха, и мина была вытеснена в открытое море точно так же, как сейчас торпеда выталкивается из погруженной трубы.

Перед запуском еще одной мины необходимо было закрыть забортную крышку, выпустить воду из трубы, открыть внутреннюю крышку и установить в камеру вторую мину наготове. Это, однако, не положило конец трудностям постановки мин с подводных лодок. Увеличение плавучести лодки из-за потери веса по мере сброса каждой мины в море должно было быть немедленно и автоматически компенсировано поступлением равного по весу количества морской воды в специальные резервуары, до сих пор пустые, расположенные под минными трубами. Если бы этим пренебрегли, подводная лодка быстро всплыла бы на поверхность кормой вверх, благодаря облегчению корпуса за счет удаления из него примерно пятнадцати орудий весом во много сотен фунтов каждое.

Когда мина была извлечена из подводной лодки, она ушла на дно из-за веса груза или якоря. Однако после короткого погружения специальное устройство позволило верхней половине, содержащей заряд взрывчатки и рожки контактного срабатывания, отделиться от тяжелой нижней половины, состоящей из железного груза и катушки швартовного троса. Затем взрывоопасная часть всплыла на поверхность, разматывая проволоку с груза.

Поскольку перед сбросом каждая мина устанавливалась на определенную заранее установленную глубину (полученную капитаном подводной лодки либо с помощью зондирующих проводов, либо по специальным картам, показывающим глубину воды в футах), оружие не могло полностью всплыть на поверхность, поскольку при подъеме на высоте десяти футов от верха швартовочный трос отказывался разматываться дальше.

Это может показаться несколько сложным, но внимательное изучение прилагаемых диаграмм сделает различные движения мины и ее груза после выхода из подводной лодки совершенно понятными для непрофессионального читателя.

Использовались также мины других типов. Некоторые из них были оснащены автоматическим устройством, которое приводилось в действие давлением воды на заданной глубине. Это оружие можно было выбрасывать с подводных лодок без необходимости знать и регулировать глубину, на которой оно должно было всплывать под поверхностью. Мина такого типа поднималась вверх после выпуска из трубы до тех пор, пока давление воды на ее корпус не снижалось до 4½ фунтов на квадратный дюйм (давление, которое достигается на глубине десяти футов под поверхностью).^[8], и там оружие останавливалось, терпеливо поджидая свою жертву.

Другим видом мин была плавучая разновидность, запрещенная Гаагской конвенцией, которая дрейфовала под поверхностью без каких—либо причалов, удерживающих ее в одном положении.

Теперь, когда читатель знаком с самими минами и фактическими методами их установки, мы можем перейти к краткому обзору немецкой политики в области минной застройки во время Великой войны.

Наступление подводных лодок достигло максимальной интенсивности в 1916-1917 годах, за этот период только британским военно-морским флотом было уничтожено не менее 7000 мин.^[9] Из этого числа около 2000 дрейфовали при обнаружении. Не было, за одним небольшим исключением, ни одного участка побережья Соединенного Королевства, который не был бы заминирован хотя бы один раз в течение тех полных событий *двух* лет, причем незаминенная территория, несомненно, оставалась свободной для облегчения рейда или вторжения. Около 200 судов тральщиков были взорваны или серьезно повреждены, но потери среди торгового флота сократились до менее чем 300 судов из 5000 выходов в море, которые в среднем совершались еженедельно.

Тяжелые потери, нанесенные подводным флотам противника в 1917 году, ознаменовали перелом в ситуации, и с этой даты количество установленных мин.

В течение первых двенадцати месяцев усилившейся подводной войны немцы сосредоточили свои минные постановки на продовольственных маршрутах из Соединенных Штатов, морских коммуникациях Гранд Флита у восточного побережья Шотландии и линиях снабжения Франции. Затем, когда они начали осознавать невозможность заморить голодом окруженный морем остров, и вес постоянно увеличивающихся британских армий начал сказываться в сухопутной войне, политика подводных лодок изменилась, чтобы соответствовать общей стратегии Верховного командования, и базы и маршруты конвоев войск стали объектами специальных атак.

Прибытие в Европу авангарда армии Соединенных Штатов вызвало еще одно изменение в стратегии подводных лодок. С этого времени атлантические маршруты приобрели новое значение и стали главной зоной операций.

В первый год войны подводные лодки U-C выгружали свой минный груз, как только им удавалось достичь соответствующих районов своих действий. Шахты обычно закладывались близко друг к другу на одном месторождении, часто расположенном у какого-нибудь выдающегося мыса или в точке, где сходились торговые пути. Затем противник научился уважать британскую организацию траления и патрулирования и попытался откладывать свои "чайковые яйца" в водах, которые недавно были зачищены, или где силы зачистки казались малочисленными.

Когда это не удалось, они разыграли свою последнюю карту, разбросав мины по двое и по трое на обширных участках моря. Чтобы противостоять этому новому способу атаки, для разведки мин при низкой воде было задействовано большое количество миноносцев с малой осадкой.

Примерно в это же время были завершены большие минные заграждения союзников на входах и выходах в Северное море и из него, и потери среди подводных лодок U и UC стали тяжелыми. Вскоре стало очевидным быстрое ослабление наступления подводных лодок, и полный провал был лишь вопросом времени.

ГЛАВА XII

РАСКРЫТЫ ТАЙНЫ РАЗМИНИРОВАНИЯ

Задача, стоявшая перед военно-морскими организациями по разминированию в годы, последовавшие за 4 августа 1914 года, была ужасающей. Любой квадратный ярд моря вокруг 1500 миль береговой линии Британских островов может быть заминирован в любой момент дня и ночи. Кроме того, были широко разбросанные поля, заложенные наземными рейдерами, такими как *Wolfe* и *Моеве*, которые, как описано в предыдущей главе, расширили свои операции до самых отдаленных уголков земли. Удивительно эффективное патрулирование опасных зон привело к сокращению количества подводных минных заградителей, доступных противнику, и сделало трудным и опасным успешное выполнение ими своей работы, но ни преобладающий, а впоследствии и победоносный флот, ни столь же умелое и бдительное патрулирование не могли гарантировать защищенности какого-либо значительного района моря от мин.

Немцы разместили многие тысячи этих смертоносных и невидимых видов оружия на 140 000 квадратных миль моря вокруг Британских островов *только* перед лицом более чем 2000 военных кораблей. Поиск этих пятен смерти в водных просторах вполне можно сравнить с поиском пресловутой "иголки в стоге сена". И все же тральщики, единственной обязанностью которых было заполнить эту брешь в гигантской системе военно-морской обороны союзников, более четырех лет ежедневно и почти ежечасно исследовали огромные океанские глубины, обнаружив и уничтожив около 7000 немецких мин, потеряв при этом 200 судов из своего числа. Результатом этой тихой победы над одной из величайших опасностей, когда-либо угрожавших Морской империи, стало то, что около 5000 судов с продовольствием, боеприпасами и войсками смогли *еженедельно* заходить в порты Соединенного Королевства и покидать их с удивительно небольшим процентом потерь в результате опасности, которая легко могла оказаться катастрофической для всего дела Союзников.

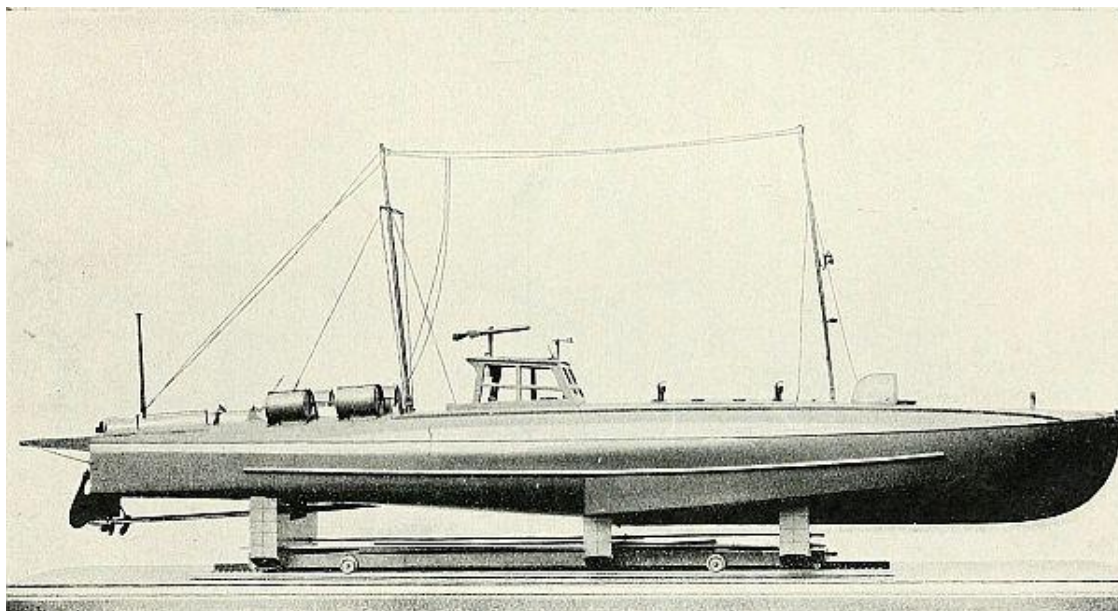
Таким образом, в общих чертах, была задача, стоявшая перед этим подразделением военно-морской службы, и ее успешное выполнение выковало важное звено в стальной цепи, охватывающей славную победу.

Прежде чем перейти к описанию судов и используемых приспособлений, сначала необходимо дать более подробный отчет об операциях, обычно включенных в раздел траления. Поскольку невозможно было точно сказать, где со дня на день будут заложены мины, огромная площадь моря должна была быть охвачена так называемым *исследовательским зачисткой*. Она состояла из множества подразделений кораблей, выходящих из различных противолодочных баз почти каждый день в течение года и направляющихся в отведенные акватории, где они начинали прочесывание на север, юг, восток или запад в попытке выяснить, безопасны ли данные районы для торгового судоходства. Если бы мин обнаружено не было, этот конкретный район был бы объявлен безопасным, но если бы только одно из этих орудий было отсоединено от причала зачистной проволокой, район был бы закрыт для торговых судов до тех пор, пока море вокруг не было бы окончательно очищено от скрытой опасности. Эта система открытых и закрытых территорий требовала огромной эффективной работы административного персонала,

помимо собственно зачистки, и ее успех частично зависел от бдительности патрулей, использовавшихся для отвода судов от опасных участков моря.

Когда было обнаружено минное поле, которое препятствовало свободному передвижению большого количества кораблей, по телеграфу и радиотелефону был отдан приказ о большой концентрации тральщиков со всех прилегающих баз. Район был изолирован патрулями и заминирован. Известно, что на одном месторождении было заложено не менее 300-400 мин. Наконец, была произведена дальнейшая разведочная зачистка, и, если больше ничего не было обнаружено, территория снова была открыта для движения транспорта, и подметальщики переключали свое внимание либо на рутинные обязанности, либо на расчистку другого поля.

Вход в каждую важную гавань подметался один или два раза в день, и все конвои имели перед собой тральщики, когда они покидали такие замкнутые воды или входили в них. Моря, прилегающие к гаваням и военно-морским базам, были обследованы при низкой воде на предмет мин, которые могли торчать над поверхностью. Вокруг якорной стоянки Гранд Флита в Скапа-Флоу широкая полоса моря была очищена от мин, так что в любой момент флот мог достичь голубой воды, не подвергаясь риску применения этого оружия. Те же меры предосторожности были приняты у залива Ферт-оф-Форт в интересах линейных крейсеров и за пределами Харвича для легких сил адмирала Тирвитта.



Thornycroft & Co., Ltd.

Модель прибрежной моторной лодки (55 футов) с торпедой и четырьмя глубинными бомбами

Пролив, известный как "военный канал", о котором подробнее будет сказано позже, простирающийся от Даунса до Ньюкасла, ежедневно подметался группами тральщиков, действующих с противоположных баз вдоль этой 320-мильной береговой линии. Этот укрепленный и охраняемый канал служил линией снабжения для великих флотов на севере.

Каждое крупное боевое соединение было снабжено специальной флотилией быстроходных тральщиков, которые были способны расчищать море впереди линкоров и крейсеров, двигавшихся со скоростью 20 узлов. Это была отдельная организация от того, что можно

описать как рутинное прочесывание торговых путей. Эти суда всегда находились в пределах досягаемости флотов, которые они обслуживали.

Было подсчитано, что за четыре года войны противоминными кораблями британского военно-морского флота ежедневно прочесывалось более 1000 квадратных миль моря. Возможно, это не такая уж огромная цифра по сравнению с площадью опасной зоны, но на практике это потребовало ужасно тяжелой работы от рассвета до заката нескольких тысяч кораблей и многих тысяч людей в летнюю жару и зимний снег.

В дополнение ко всему этому на позициях, на которых они были первоначально установлены, больше не требовалось разминирования британских минных полей. Это не было полностью послевоенной проблемой, поскольку хотя мощные минные заграждения были оставлены до установления мира, существовали области второстепенной важности, которые необходимо было разминировать, чтобы соответствовать новым ситуациям, поскольку годы войны быстро пролетали мимо. Примечательным примером этого стало уничтожение большого месторождения примерно из 400 мин у залива Морей-Ферт.

Вышесказанное относится только к тралению в основных опасных зонах в британских водах, без учета работ, выполненных кораблями союзников в Средиземном море, у берегов Франции, Италии, Греции, Галлиполи и в таких отдаленных морях, как омывающие берега Новой Зеландии, Австралии, Гонконга, Японии, Сингапура, Бомбея, Адена, мыса Доброй Надежды, Соединенных Штатов, Восточной Канады, Западной Африки и Арктической России, во всех из которых были установлены надводными рейдерами, такими как *Вулф*, а затем обнаружены и обезврежены кораблями союзников. военные корабли.

Из вышесказанного будет получено некоторое представление о гигантском характере задачи, и мы сможем перейти к более подробному описанию самой работы. Траление может быть разделено на восемь четко определенных разделов, а именно:-

- (1) *Зачистка флота.*— Обеспечение чистоты морских маршрутов боевого флота.
- (2) *Поисковый поиск.*— Поиск в море изолированных групп или полей.
- (3) *Обычная уборка.*— Ежедневная или еженедельная уборка территорий, каналов и прибрежных торговых путей, в основном используемых судоходством.
- (4) *Расчистка больших минных полей.*— Большое скопление кораблей для быстрого расчистки важных маршрутов, временно заблокированных большими минными полями.
- (5) *Специальное подметание мелководья.*— Такие, как те, которые осуществляются у берегов Бельгии специально построенными судами с малой осадкой, часто с односудовой зачисткой.
- (6) *Зачистка колонны.*— Предупредительная зачистка перед входящими и исходящими колоннами. Это делалось регулярно, даже если фарватер был покрыт обычной подметкой.
- (7) *Зачистка гавани.*— Предупредительное прочесывание, обычно проводимое малыми судами на крупных военно-морских базах, таких как Портсмут (Спитхед) и Розит (Ферт-оф-Форт), внутри подводных оборонительных сооружений.

(8) *Поиски во время отлива.* — Это было сделано судами с малой осадкой типа M.L. для обнаружения плохо заложенных мин, которые могли выступать над поверхностью при низкой воде. Таким образом было обнаружено несколько сотен.

Чтобы эффективно выполнять эти обязанности, разнородный флот тральщиков был разделен на небольшие флотилии, дислоцированные на многочисленных противолодочных базах, и они снова были разделены на группы кораблей, специально приспособленных для различных классов работ. Каждая пара судов должна была быть более или менее одинаковой по размеру, осадке, скорости и возможностям управления людьми, чтобы они могли эффективно работать в двойной упряжке. Следовательно, существовали целые группы судов, специально построенных для быстрого преодоления обнаруженных минных полей и для использования с боевыми флотами. Малотоннажные суда типа моторного катера для работы на мелководье у бельгийского побережья. Переоборудованные прогулочные пароходы обычного типа Thames, Mersey и Clyde для траления конвоев. Моторные катера для расчистки фарватеров и поиска в условиях низкой воды. Флотилии траулеров и дрейфтеров для тяжелой и монотонной уборки важных прибрежных торговых путей. Всего они насчитывали несколько тысяч кораблей, занятых исключительно на этой работе.

На каждой важной базе был офицер портового тральщика (P.M.S.O.) с одним или несколькими помощниками, в чьи обязанности входило управлять под командованием S.N.O. флотом в присоединенном районе и предоставлять предварительные телеграфные и подробные отчеты штабу тральщиков в Адмиралтействе, который раз в два месяца выпускал конфиденциальную публикацию для всех командующих офицеров, которая представляла собой настоящую энциклопедию ценной информации о текущих операциях, событиях и тактике противника. К этому департаменту было прикреплено отделение Военно-морской школы подводного минного дела в Портсмуте, где решались все запутанные проблемы и разрабатывались приборы для решения любых чрезвычайных ситуаций.

Каждым подразделением кораблей командовал старший офицер, ответственный за операции этих судов, а там, где были задействованы большие флоты, верховное командование назначало специального офицера по тралению. Только благодаря тесной координации усилий штаба в Уайтхолле и других местах и подразделений, находящихся в море, эта гигантская работа могла быть выполнена быстро. Часто случалось, что любая задержка в расчистке поля или местности из-за очень суровых погодных условий означала полную остановку или хаотичное перемещение почти непрерывного потока торговых судов, входящих в большую гавань и покидающих ее, что, в свою очередь, дезорганизовывало соседние гавани, в которые часто приходилось перенаправлять суда. Это нарушило работу железных дорог, обеспечивающих быструю доставку продовольствия или сырья с побережья в производственные центры, от сахара на завтрак до снарядов для батарей во Франции. Задержка в разгрузке судна на один час может означать дополнительную трехчасовую задержку на железных дорогах, потерю смены на заводе по производству боеприпасов и задержку большого наступления на день. Любопытная аномалия, отчетливо проявившаяся для тех, кто находится в административном руководстве, в последние годы стресса, заключается в том, что чем совершеннее организация, тем больше задержка в случае сбоя в системе.

Существовали различные методы траления, но цель всех них заключалась в том, чтобы перерезать швартовный трос любой мины, попавшей в зону зачистки, и таким образом

заставить саму мину всплыть на поверхность, где ее можно было увидеть и уничтожить артиллерийским огнем. Чтобы охватить это, во время войны было разработано и опробовано на практике множество видов снаряжения для траления. Однако наиболее часто используемым был оригинальный, но значительно усовершенствованный тральщик. Он состоял из специального троса, протянутого между двумя кораблями и удерживаемого под водой устройством, известным как воздушный змей. Это устройство лучше всего описать схематически (рис. 25).

Существовал, однако, другой тип зачистки, используемый для поисковых работ, а также для зачистки мелководья. Это была зачистка одним кораблем (*т. е.* Для ее перетаскивания требовалось только одно судно), и это также лучше всего можно описать схемой (рис. 26).

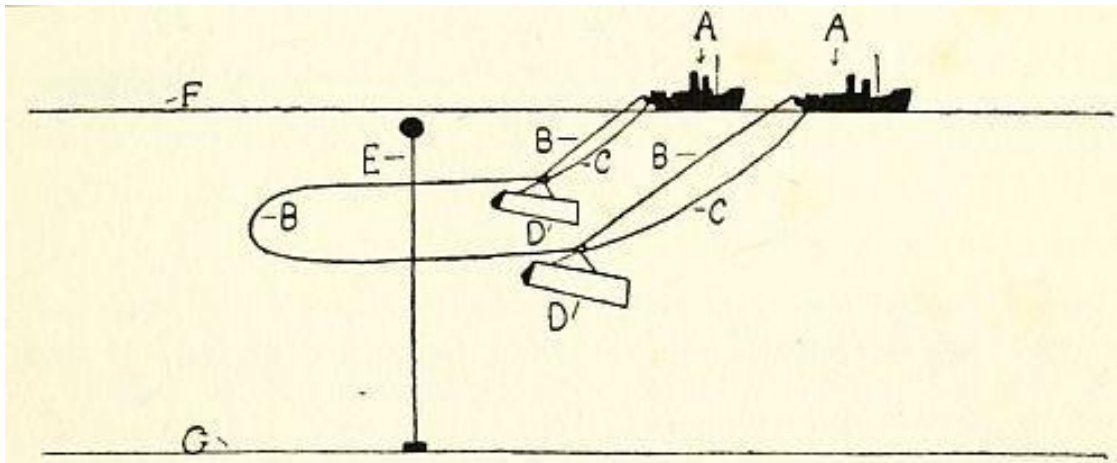


Рис. 25. Схема, показывающая форму оборудования, в основном используемого британскими тральщиками. AA. Подметальные сосуды. BB. Подметальная проволока. См. проволоку, на которой держатся воздушные змеи. DD. Воздушные змеи, которые удерживают стреловидную проволоку на нужной глубине под поверхностью за счет своего "воздушного змея" при буксировке по воде. E. Заминирование и швартовка. F. Поверхность моря. G. Морское дно.

Следует отметить, что во всех случаях цель состоит в том, чтобы протащить затопленный трос по воде под углом к курсу судна до тех пор, пока он не наткнется на швартовый трос мины. Когда это происходит, трос-стреловидник предназначен для того, чтобы перерезать швартовочный трос и позволить плавучей мине всплыть на поверхность без груза (см. Рис. 27). Для осуществления этого в качестве тросов использовались различные виды прочной проволоки, способной к резке, а также многочисленные механические устройства, все из которых носят более или менее секретный характер; но цель оставалась той же - найти и перерезать швартовочный трос.

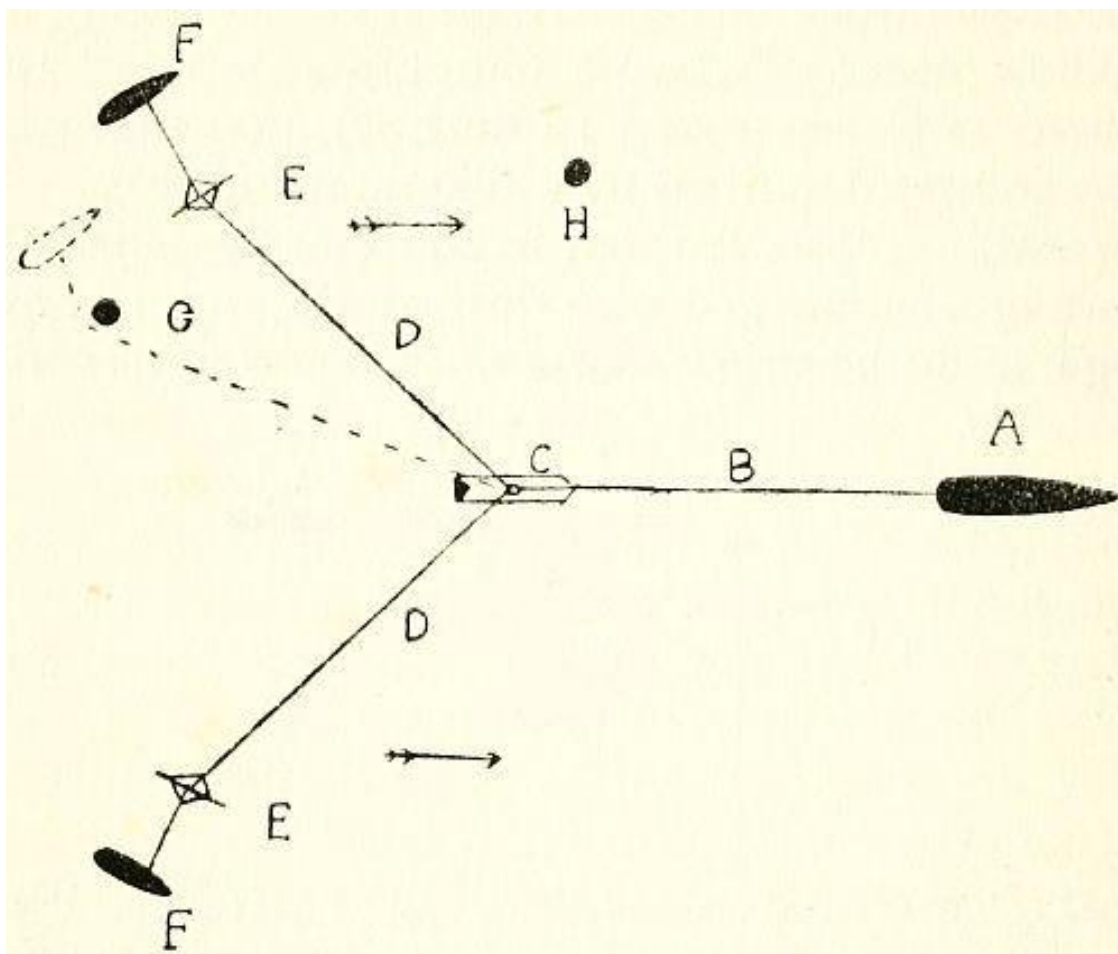


Рис. 26. Схематический набросок, показывающий основные части маневра с одним судном. А. Буксирующее судно. В. Хвостовой трос. С. Воздушный змей, удерживающий стреловидные тросы *D* на нужной глубине под поверхностью. *D*. Легкие стреловидные тросы, удерживаемые под углом лонжеронами *E* и поплавками надводного гидроплана *F*. Пунктирные линии показывают, как оба рычага стреловидного устройства отклоняются к центральной линии, когда подвергаются воздействию мины. Это движение поплавков гидроплана указывает тем, кто находится на борту трального судна, что была обнаружена мина. Мина *H* скользит вниз по канату до тех пор, пока швартовка не будет перерезана в точке *G*, и мина свободно всплывет на поверхность.

Появление так называемых "мин замедленного действия" — оружия, удерживаемого на морском дне после спуска на воду в течение различных периодов времени, чтобы операции по зачистке могли проводиться над ними незаметно; затем, когда время, на которое была установлена задержка, истекло, они поднялись на высоту не более десяти футов от поверхности и стали представлять большую опасность для судоходства в местах, недавно зачищенных и, по сообщениям, очищенных, — привело к разработке и использованию новой формы зачистки в водах, где эти мины могли быть установлены.

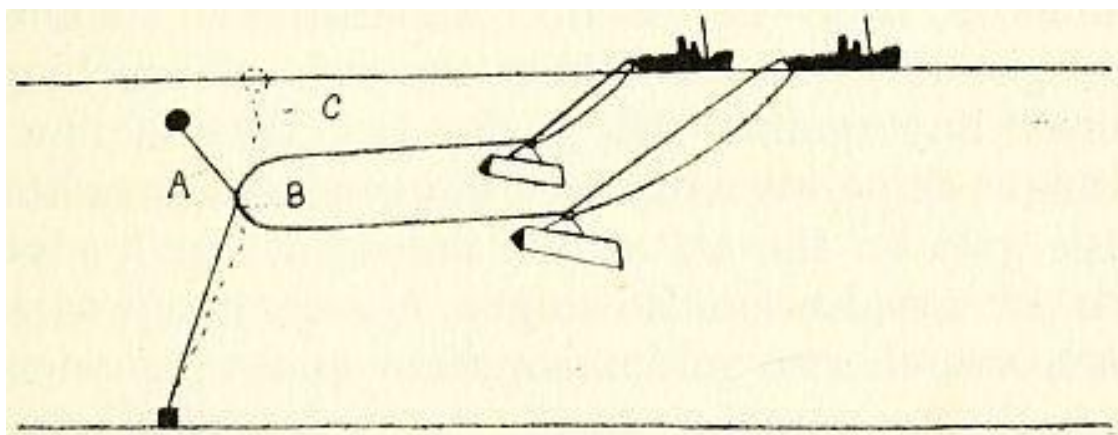


Рис. 27. Схема, показывающая, как минный швартов перерезается стреловидным тросом. А. Швартовый трос. В. Твердая и режущая поверхность стреловидного троса. Пунктирные линии С показывают, как мина всплывает на поверхность за счет собственной плавучести, когда удерживающий ее причальный трос перерезан.

Этот тип зачистки был известен как "донная зачистка" и обычно состоял из цепи, продетой в бухту зачистного троса и протасенной по морскому дну, идея которой заключалась в том, чтобы опрокинуть мину с задержкой и так вывести из строя ее механизм, что она либо немедленно поднимется на поверхность, либо навсегда останется безвредной на дне моря. Во многих случаях тяжелая цепь, проходящая через рожки мины, изгибалась и делала их бесполезными, тем самым снижая эффективность мины, даже если в конечном итоге она поднималась на нужную глубину выстрела.

Почти при каждой операции, проводимой на море или под водой, возникают трудности с приливом, и при всех операциях по добыче полезных ископаемых и тралению мин это один из наиболее важных факторов, который необходимо учитывать. Влияние прилива на постановку мин было рассмотрено в предыдущей главе, и те же трудности в обратном порядке возникают при прочесывании моря в поисках этого невидимого и опасного оружия. Уже было показано, что судно иногда может безопасно пройти над миной при высокой воде, которая коснулась бы его бортов или киля и взорвалась бы, если бы оно прошло над ней при низкой воде, когда мина была ближе к поверхности. Следовательно, все тральные суда должны иметь сравнительно небольшую осадку, чтобы снизить риск наезда на мины, но против этого выступает тот факт, что суда с малой осадкой, даже с мощными двигателями, плохо держатся на воде и испытывают неоправданную потерю скорости при буксировке тяжелого трального троса. Такие суда редко могут работать даже в умеренно штормовую погоду из-за их склонности к качке. Поэтому лучшим типом является судно со средней, граничащей с малой осадкой, и довольно широким лучом. Здесь, опять же, возникает трудность. Траление мин - это вид оборонительной войны, требующий успешного ведения огромного количества кораблей против противника, хорошо оснащенного надводными и подводными минными заградителями, и даже величайшая военноморская держава мира не могла бы всерьез рассматривать поддержание мирного флота, скажем, из 2000 таких судов, в постоянной готовности. Поэтому, когда приходит война, приходится прибегать к торговому ремеслу, которое редко обладает всеми желаемыми качествами.

Это то, что на самом деле происходило в каждой морской стране, находившейся в состоянии войны, в годы, последовавшие за августом 1914 года, и для того, чтобы противостоять опасности, связанной с использованием пассажирских судов, траулеров и дрейфтеров, часто со значительной осадкой, операции по тралению, по возможности, ограничивались тремя часами до и тремя часами после паводка. Плавсредства с мелкой осадкой проводили разведку в поисках мин во время отлива. Трудно представить, какова была бы судьба страны, окруженной минами и лишенной торгового флота, достаточно многочисленного, чтобы обеспечить мощные зачистные подразделения. Траулеры и прогулочные пароходы были находкой для Англии в те годы интенсивной подводной войны. Этот неоспоримый факт, кстати, является еще одним примером — если таковой сейчас необходим — военно-морской мощи, опирающейся не только на флоты и верфи, но и на каждую ветвь морской деятельности.

Трудно описать в ограниченном объеме и нетехническим языком различные тактические формирования, использовавшиеся в операциях по разминированию. Их было много и они отличались друг от друга. Немцы использовали свои суда в длинных рядах, причем корабли соединялись между собой легкой провололочной сеткой, в изобилии снабженной режущими устройствами, в которые, как ожидалось, услужливо проскользнет швартовочный трос мины. Этот метод страдал серьезным недостатком, заключавшимся в том, что если какая-либо часть стреловидного троса зацеплялась за подводное препятствие, такое как выступ скалы, вся линия кораблей дезорганизовывалась. Было также много других возражений против этой системы, некоторые из которых, несомненно, будут очевидны вдумчивому читателю.

Построение, обычно используемое британскими тральщиками, было показано на рис. 28, на котором можно заметить, что каждая пара кораблей фактически независима от других, но действует совместно с ними, и что путь, пройденный одной парой, слегка перекрывается следующей парой. В случае аварии на одном корабле следующий за кормой может немедленно отпустить свой собственный конец стреловидного троса и отправиться на помощь всем выжившим. Здесь может быть уместно сказать, что тральщик меньшего класса обычно разлетается на куски, если он натывается на мину.

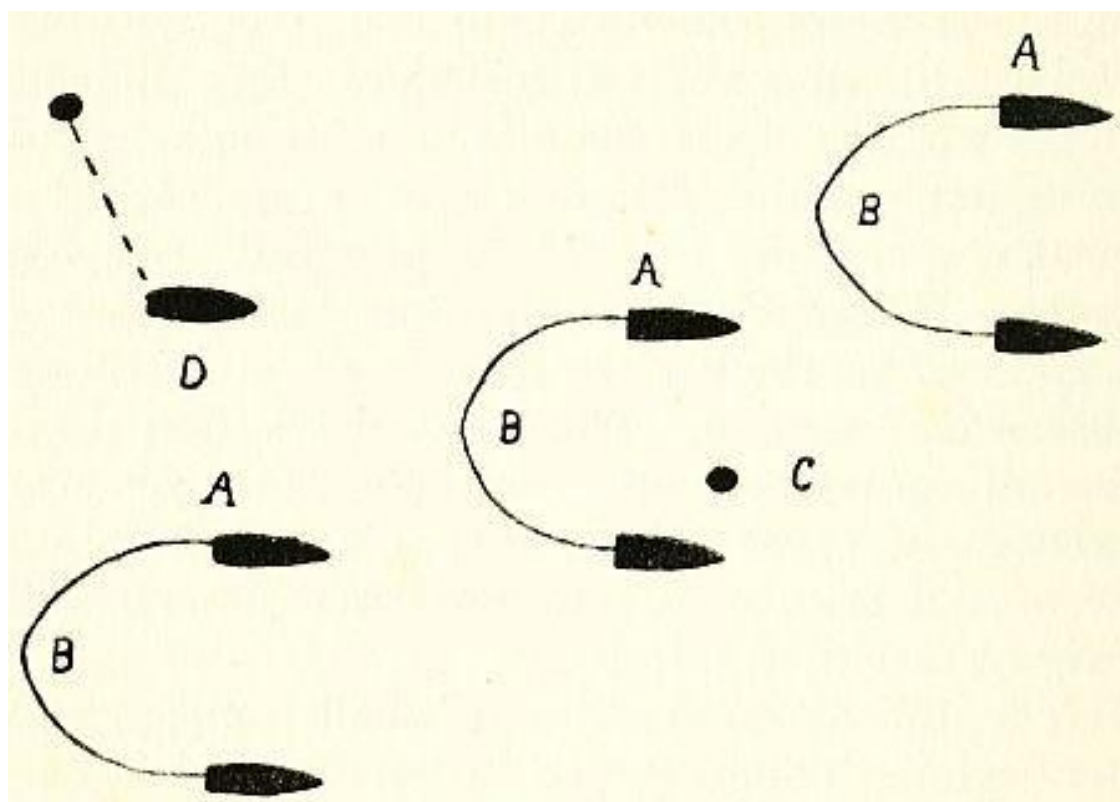


Рис. 28. План, показывающий обычное построение, принятое британскими тральщиками. А. Три пары тральщиков. В. Зачистные тросы. С. Мина, входящая в зачистку второй пары. D. Судно, идущее за тральщиками с целью потопления подорвавшимися минами.

Прилив - еще один важный фактор, который необходимо серьезно учитывать при планировании зачистки. Это усложнение входит в каждую операцию, и его основные моменты станут совершенно ясны, если обратиться к рис. 29.

Фактическая скорость, с которой выполняются операции по разминированию, в значительной степени зависит от мощности двигателя самих тральщиков. В случае с траулерами и дрейфтерами редко удастся протащить 300-600 футов толстой проволоки по воде со скоростью более 4-6 узлов. Корабли ML могут развивать скорость 8 узлов с помощью более легкого троса, в то время как большие тральщики с двигателями мощностью в несколько тысяч лошадиных сил могут преодолевать моря со скоростью 18-23 узла.

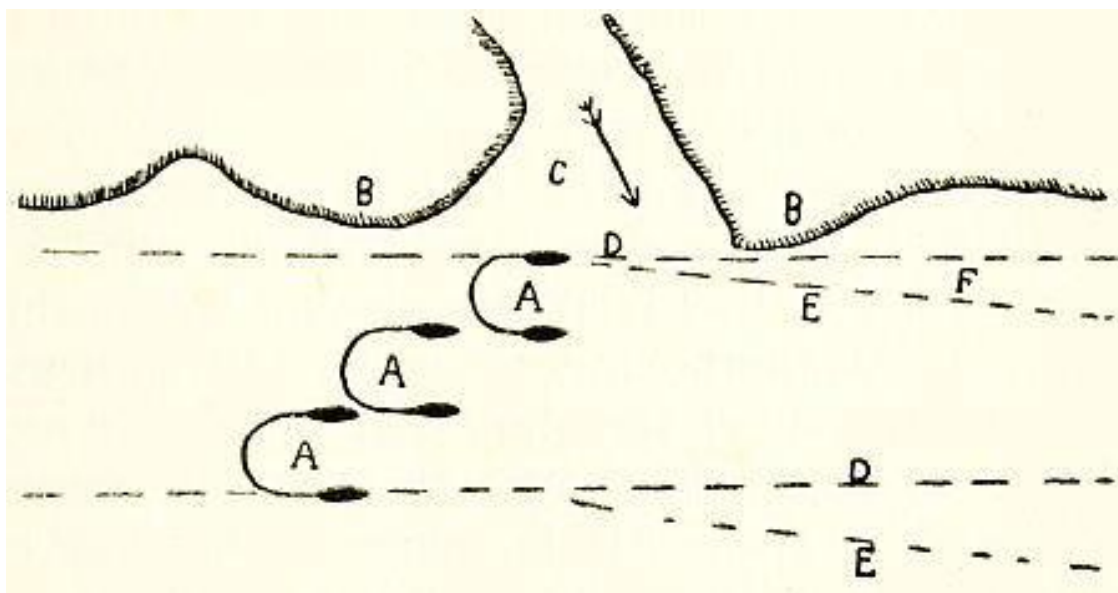


Рис. 29. Диаграмма, иллюстрирующая влияние прилива на операции по тралению. А. Суда, несущиеся вдоль береговой линии В. В устье реки начинается быстрый отлив С. Если не учитывать этот прилив и вдоль пунктирного курса D не были размещены буи или корабли, тральщики по незнанию будут дрейфовать в сторону моря по курсу E, оставляя пространство F незамеченным и, возможно, опасным для судов, входящих в устье реки и покидающих его С.

Теперь сказано достаточно, чтобы читатель мог в полной мере осознать трудный, захватывающий и часто очень опасный характер этой работы. Опытные чистильщики прислушиваются к громкому гудению проволоки, которое возвещает, что мина обнаружена. Затем наступает пауза в несколько секунд ожидания. Иногда мина всплывает в нескольких футах от корабля; в других случаях она оказывается посередине или в бухте троса, далеко за кормой и на полпути между двумя тральщиками. Когда мину разрубают несколькими выстрелами из 3-фунтового орудия, раздается оглушительный грохот, и мина уничтожается. Все, что осталось, - это столб дыма, тянущийся от моря к небу.

Часто случалось, что мина запутывалась в уборочном устройстве и ее по незнанию поднимали на борт вместе с уборочным устройством. Когда это произошло, положение было чреватокрайней опасностью. Любой крен корабля мог вызвать взрыв, который разнес бы на куски все и вся в пределах досягаемости. Безопасность заключалась в том, чтобы осторожно опустить трал обратно в море — чрезвычайно сложная операция в ненастный день.

Военный канал

Этот тщательно охраняемый фарватер представлял собой 320-мильный участок моря, протянувшийся вдоль восточного побережья Англии от Даунса до Ньюкасла, который со стороны моря был отмечен непрерывной линией гигантских буйев, расположенных на расстоянии двух миль друг от друга. Он патрулировался днем и ночью сотнями небольших военных кораблей и прочесывался из конца в конец группами тральщиков, действовавших совместно друг с другом с различных противолодочных баз вдоль побережья.

Военный канал образовывал сравнительно безопасную магистраль для всех каботажных судов, проходящих на север или юг через опасную зону, и суда из Голландии, Дании, Норвегии и Швеции могли пересекать Северное море в любой точке под конвоем и самостоятельно и безопасно следовать вдоль британского побережья в любой порт, который мог наиболее удобно принять их на момент прибытия. Это также уменьшило ужасные заторы на железнодорожных линиях между севером и югом Англии, позволив наладить прибрежное сообщение между портами Лондона, Гримсби, Халла и Ньюкасла, а также позволило многочисленному исландскому рыболовному флоту относительно безопасно проходить вдоль побережья в своих частых рейсах к рыболовным угодьям крайнего севера и обратно. С военно-морской или стратегической точки зрения это более или менее обеспечило линию снабжения для Большого флота, собранного на туманном севере. Угольщики, нефтяники, суда с боеприпасами и продовольствием могли проходить через сравнительно узкий участок опасной зоны с минимальным риском; и, если бы это потребовалось, имелся свободный проход для любой эскадрильи из крупных боевых порядков, которая могла бы на высокой скорости двинуться на юг, чтобы поставить мат бомбардировке или попытке высадки десанта в каком-либо крупном масштабе.

Возможно, возникнет вопрос, почему *этот* канал не был расширен вдоль восточного побережья Шотландии до Скапа-Флоу. Во-первых, Северное море значительно расширяется по мере приближения к более высоким широтам, побережье Шотландии не поддается четко очерченному каналу, а тяжелая погода, которая преобладает в течение стольких месяцев в году, сделала обслуживание гигантских буйев и их швартовов практически невозможным. Во-вторых, в этом районе имелись различные системы противоминной обороны, и, хотя проход к северу от Ньюкасла к шотландским островам не был обозначен цепью буйев, на самом деле проход к северу от Ньюкасла к шотландским островам фактически поддерживался обширной организацией патрулей и тральщиков, но на этом участке моря корабли снабжения Гранд Флита почти всегда находились под конвоем. Район от шотландского до немецкого побережья рассматривался скорее как возможное поле битвы для воюющих флотов, чем как маршрут для торгового судоходства, из-за сравнительно небольшого количества крупных торговых гаваней вдоль восточного побережья.

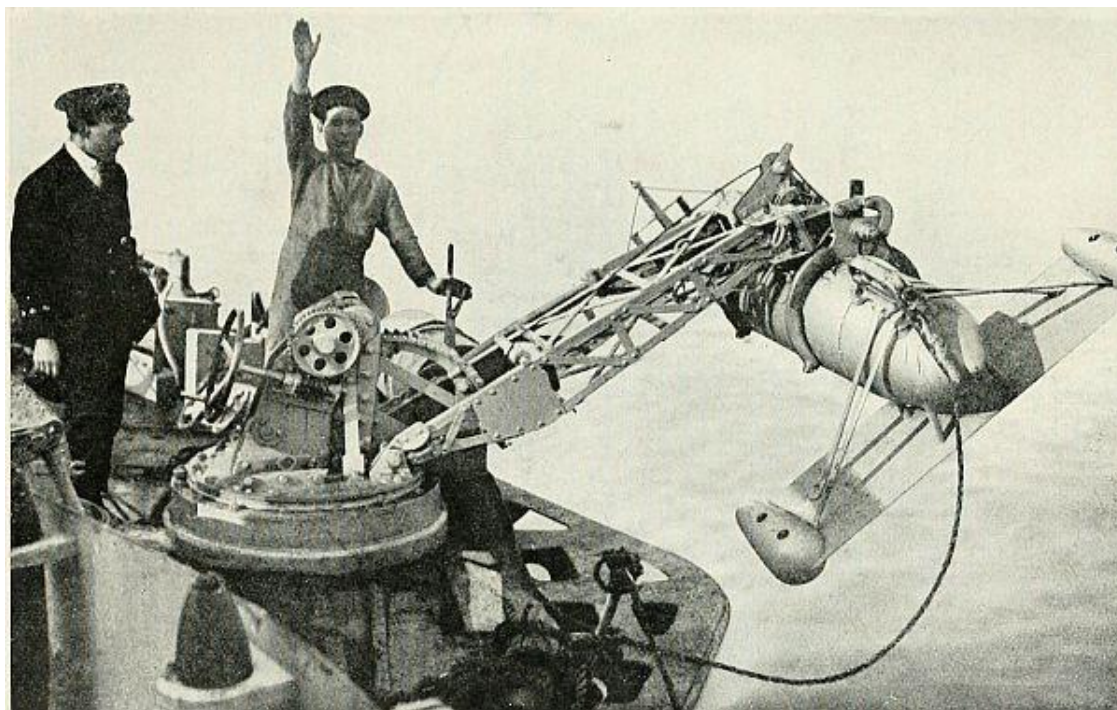
Установка более 150 гигантских буйев на довольно большой глубине, исключительно подверженной внезапным и сильным штормам, сама по себе была выдающимся достижением подводной инженерии. Цепи и якоря должны были быть очень прочными, и вся работа, занявшая много недель, производилась в водах, кишящих подводными лодками и минами.

Задача почти непрерывного прочесывания этого огромного участка моря в течение четырех лет ни в коем случае не была ни простой, ни рискованной. Немцы, когда они обнаружили существование и назначение этого канала, попытались использовать его в своих интересах, систематически устанавливая мины вокруг мест установки сигнальных буйев, где их можно было заметить только с большим трудом из-за проволочных заграждений, запутывающих места установки буйев. На эту стратегию пришлось ответить созданием "линий переключения", или небольших участков ложного канала, отмеченных буйами, в то время как реальный канал был только обозначен на секретных картах. Таким образом, сохранение военного канала и его использование для введения в заблуждение и заманивания в ловушку подводных лодок U и UC стало полунезависимой кампанией, точно так же, как та, которая окружала большие минные заграждения и другие мероприятия противолодочной службы.

Противоминные средства

Аксиомой войны является то, что новые средства нападения неизменно встречают новые методы защиты. Шахта не была исключением из этого правила, хотя до настоящего времени различные противоядия во всех случаях являются лишь частичными средствами правовой защиты. В годы войны, когда умы морской державы были сосредоточены на этом предмете, естественно, было предложено и опробовано множество устройств для защиты кораблей от мин. Подавляющее большинство этих предложений можно разделить на две группы: (1) те, которые были направлены на отклонение мины от траектории движения судна; и (2) те, которые были направлены на минимизацию последствий взрыва. По одному методу из каждой из этих групп было принято с различными модификациями для различных классов судов.

В первую группу вошли *Параваны*, основой которых была подвеска затопленного троса вокруг носа корабля, который захватывал и отклонял трос для швартовки мины до того, как рога самой мины могли достичь бортов корабля. Это также перерезало швартовы и позволило мине подняться на поверхность и быть уничтоженной артиллерийским огнем.



Актуальная пресса

Параван,
поднимаемый в параване П.В. по правому борту противоминного снаряжения.

Чтобы разобраться в этом устройстве, сначала необходимо знать, как действует большинство пришвартованных мин при соприкосновении с судном. Редко случается, чтобы судно напоролось на мину намертво на носу или форштевне. Подушка и смещение воды, образуемые большим и быстроходным судном вокруг его носа, обычно достаточны для того, чтобы мина отклонилась на несколько дюймов от носа, вернулась и ударила судно на несколько футов

назад по левому или правому борту. Внимательное изучение рис. 30 покажет, как этому препятствуют отклоняющие провода паравана.

Сами параваны представляют собой погруженные корпуса в форме торпеды, которые удерживают тросы под поверхностью и вдали от борта судна, поскольку их способность делать это зависит от скорости, с которой они буксируются, погружаются в воду самим судном. Пропуская кусок бечевки через отверстие для оси небольшого колеса, которое затем кладут на землю и тянут за собой, можно получить хорошее представление о действии паравана на проходящую воду.

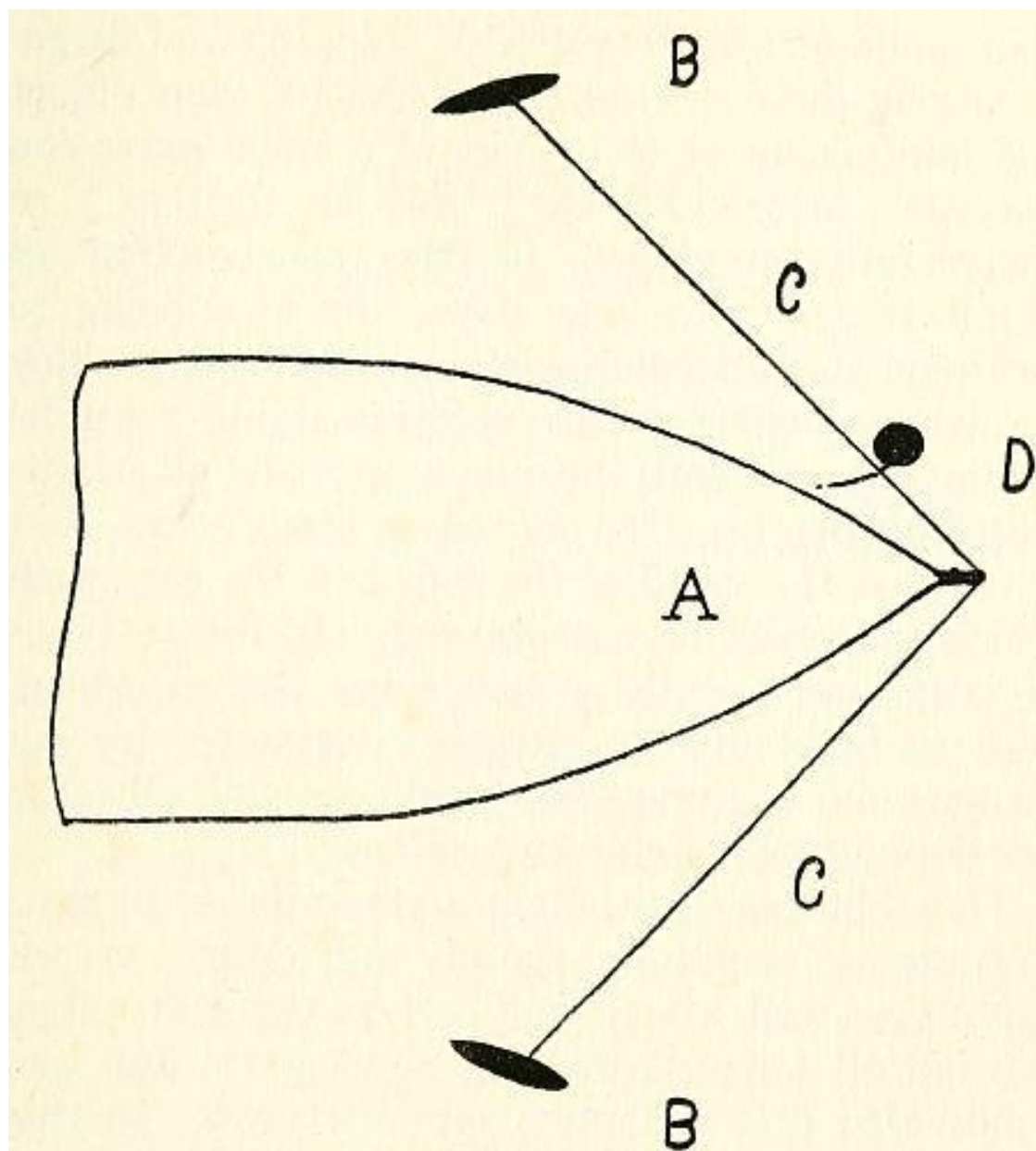


Рис. 30. План, показывающий основные характеристики средств противоминной защиты параванов. А. Носовая часть корабля. В. Буксируемые параваны погружены под углом наружу. Эти приспособления поддерживают фиксированную глубину под поверхностью и удерживают концы отклоняющих тросов С на значительном расстоянии от бортов судна. С.

Подводные отклоняющие тросы, удерживаемые на одном конце коротким выступом из форштевня судна ниже ватерлинии, а на внешнем конце погруженными параванами. D. Мина и ее швартовы, захваченные отклоняющими тросами и удерживаемые вдали от судна. В таком случае мина соскользнет по отклоняющему тросу к паравану, где швартовы будут перерезаны и мина всплывет на поверхность.

Здесь невозможно привести точные детали этого в высшей степени остроумного устройства, которому было мудро уделено столько научного и практического внимания, но сказано достаточно, чтобы читатель мог составить четкое представление о том, как мина была поймана и удерживалась вдали от борта корабля отклоняющей проволокой паравана.

Это устройство, в одной из его многочисленных форм, устанавливалось не только на военные корабли, но и на многие сотни торговых судов, и, как известно, спасло тысячи тонн ценных судов и грузов.

Среди тех устройств, целью которых было сведение к минимуму последствий взрыва мины, можно упомянуть "Блистерную систему", столь успешно применяемую при строительстве мониторов и других больших кораблей, идея которой заключалась в том, чтобы окружить внутренний корпус внешней оболочкой, которая воспринимала эффект взрыва мины или торпеды и делала внутренний или реальный корпус корабля водонепроницаемым. Единственной его слабой чертой было то, что он снижал скорость корабля и легкость, с которой им можно было управлять. В будущих типах крупных и тяжеловооруженных кораблей этот недостаток, несомненно, будет в значительной степени преодолен за счет увеличения мощности двигателей, ставшего возможным благодаря развитию инженерной науки.

"Блистер", хотя внешне и образовывал сплошную конструкцию вокруг всего судна, простираясь значительно выше и ниже ватерлинии, сужался к носу и корме и был разделен на разные отсеки. Таким образом, взрыв одной секции не обязательно приводил к повреждению какой-либо другой части. Британские мониторы, которые так успешно обстреливали бельгийское побережье и укрепления Дарданелл, были снабжены блистерами, и многие из них были обязаны своим спасением этому средству.

ГЛАВА XIII

МИННЫЙ ЗАГРАДИТЕЛЬ

Что, несомненно, является наиболее эффективным средством противодействия неограниченной войне подводных лодок, так это минные заграждения, применяемые против немецких подводных лодок в Северном море и Дуврском проливе.

Практическая применимость этих систем заграждения, однако, в значительной степени зависит от следующих факторов: —(1) географических особенностей района операций; (2) гидрографические особенности морей, в которых должны быть установлены мины; (3) количество имеющихся должным образом оборудованных судов для постановки мин; (4)

соответствующий и высококвалифицированный персонал; и (5) механические навыки и производственная мощь страны, использующей систему.

Существует несколько форм минного заграждения. Одно из них - это просто удлиненное минное поле, установленное поперек узкого моря, чтобы препятствовать безопасному проходу вражеских надводных кораблей. В этом случае мины закладываются обычным способом и на обычной глубине под поверхностью. Противолодочный заградительный огонь, однако, состоит из огромного количества мин, установленных *на значительной глубине под поверхностью* и в таком строю, чтобы гарантировать, что подводная лодка, пытающаяся пройти через кордон, *находясь под водой*, неизбежно столкнется с одной или несколькими из них.

При этой последней форме заградительного огня поверхность моря совершенно свободна от мин и сравнительно безопасна для неограниченного передвижения многочисленной патрульной флотилии, которая является частью системы, причем мины опасны только на подводном пространстве.

Очевидно, что если база подводных лодок противника окружена одним или несколькими из этих заграждений, подводные суда, входящие на эту базу и покидающие ее, имеют выбор: пересекать опасную зону *под водой* и, таким образом, рисковать столкнуться с минами, или совершать переход *надводно* и столкнуться с патрульными кораблями. В любом случае результатом, скорее всего, будет уничтожение подводной лодки.

В большинстве случаев точное положение заградительного огня было бы неизвестно вражеским подводным лодкам, которые, даже находясь на поверхности, немедленно погрузились бы при приближении патрульного корабля. Тем немногим счастливицам, которым удастся благополучно миновать кордон глубоко заложенных мин или пройти незамеченными мимо патруля надводных кораблей во время их выхода наружу — как это могло бы быть в случае с туманом, — придется столкнуться с той же опасностью по возвращении на свою базу, и, вероятно, без помощи плохой погоды. Этому двойному риску, вероятно, придется подвергаться каждой подводной лодке действующей флотилии не реже одного раза в месяц, примерно в течение этого периода они могут оставаться в море без пополнения запасов топлива, торпед и продовольствия.

Цель флотилий малотоннажных патрульных судов, действующих вблизи глубоководного минного заграждения, двоякая. В первую очередь их обязанность состоит в том, чтобы помешать вражеским подводным лодкам осуществлять блокаду на поверхности и, во-вторых, не допустить выхода вражеских надводных кораблей с базы и расчистки прохода через минное поле или постановки контрмин, которые при подрыве взорвали бы некоторые из блокирующих глубокозалегающих мин и, таким образом, разрушили бы участок заграждения.

Из этого будет очевидно, что группа вражеских подводных лодок, окруженных таким образом, подвергалась бы двойному риску потери нескольких судов при каждом вылете. Именно это на самом деле произошло с немецкими подводными флотилиями в 1917-1919 годах и, в сочетании с другими методами, применявшимися военно-морскими силами союзников, стало главной причиной провала великого подводного наступления.

Поскольку единственные базы германского военно-морского флота располагались на побережье Северного моря, союзники смогли установить обширное минное заграждение, протянувшееся от побережья Норвегии до шотландских островов, и еще одно, поменьше, через

Дуврский пролив; также сосредоточить вблизи этих двух подводных "траншейных систем" очень многочисленные силы надводного патрулирования, таким образом, заключив тысячи квадратных миль моря, образующие то, что иногда хвастливо называли "Германским океаном", в почти непроницаемое кольцо из стали и ПВО

Здесь давайте рассмотрим гигантский характер задачи, которая была успешно выполнена. Расстояние от побережья Норвегии до Оркнейских островов составляет примерно 600 миль. Именно над этим обширным морским пространством, изгибающимся на восточной оконечности так, чтобы упираться в Гельголандский залив, простиралась система, известная как "Северные заграждения". Точных статистических данных о фактическом количестве использованных мин в настоящее время нет, но, учитывая низкую норму - одна мина на каждые 750 футов глубины моря, при пяти линиях, протянувшихся от берега до берега, необходимое количество составило бы 21 000 единиц этого дорогостоящего и сложного оружия. Количество мин, требуемое ежегодно для поддержания такого заграждения, также было бы очень большим, и можно с уверенностью предположить, что *значительно* больше 50 000 мин было задействовано только на северных заграждениях. Из этой приблизительной оценки будет получено некоторое представление о работе по проектированию, изготовлению, тестированию, укладке, обновлению и наблюдению за этим полем.

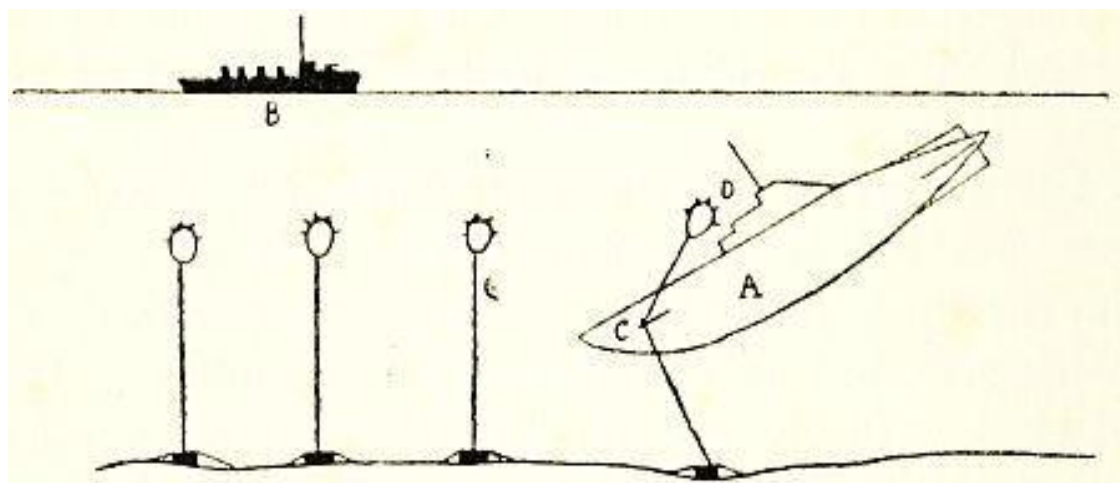


Рис. 31. Схема, иллюстрирующая минное заграждение или глубоко заложное минное поле. Подводная лодка А, ныряя, чтобы избежать столкновения с надводным военным кораблем, запуталась в швартове мины глубокого заложения, которую опускают на нее сверху. Эти мины часто пришвартовываются на глубине 60 футов под поверхностью, которые затем могут патрулироваться надводными военными кораблями.

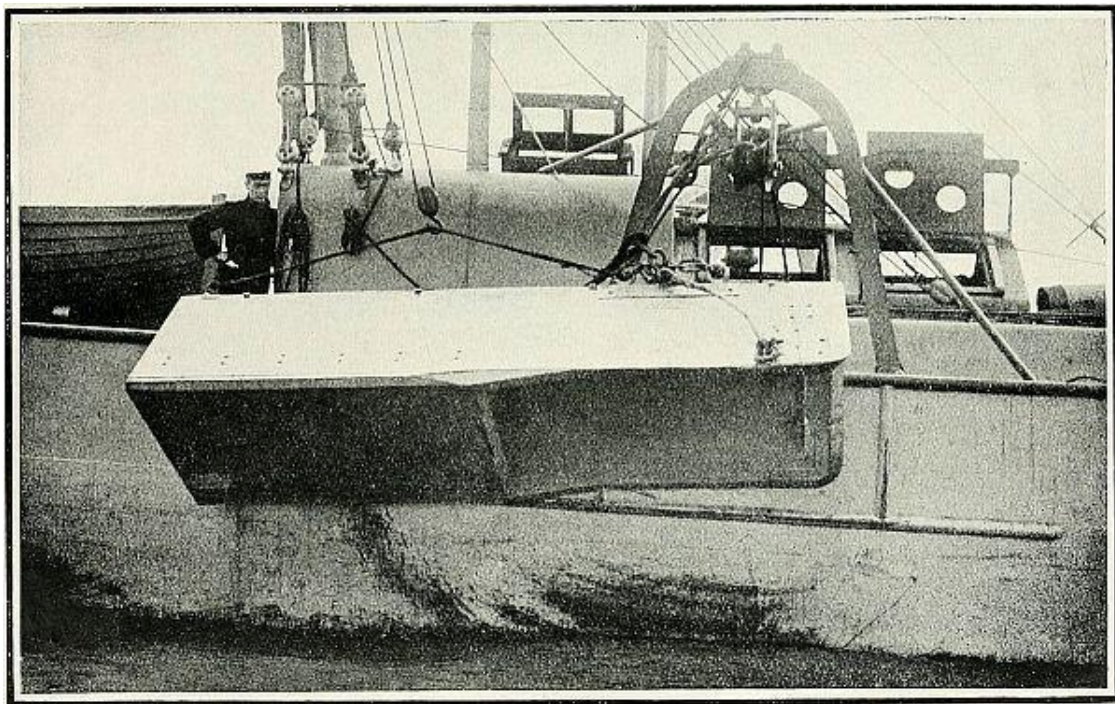
Конечно, при фактическом заграждении имелось несколько стратегически расположенных минных полей, и, вероятно, требовалось гораздо большее количество оружия, чем указано в приведенной выше оценке. Были также поля поменьше, лежащие между северным заграждением и тем, что через Дуврский пролив. Они были размещены таким образом, чтобы перехватывать вражеские подводные лодки, действующие у восточного побережья Англии, или надводные рейдовые эскадры, подобные тем, которые в первые годы войны бомбардировали определенные британские порты.

Наконец, когда победа была достигнута, возникла хладнокровная задача по очистке этих огромных морских пространств не только от немецких мин, установленных бессистемно, но и от тысяч британских мин, методично установленных вдали от нейтрального судоходства.

Заграждение в Ла-Манше отличалось от северной линии несколькими важными аспектами. Поскольку оно было намного короче (31 миля против 680), его было легче довести до совершенства. Стремительный прилив, однако, значительно увеличил сложность установки эффективных минных полей.

Освещенное Заграждение

Эта южная система на поверхности состояла из множества судов, специально построенных для того, чтобы выдерживать самый сильный шторм на якорь. Они были пришвартованы через определенные промежутки времени в Дуврском проливе, образуя две линии от английского до французского побережья. Первая линия простиралась от Фолкстона до мыса Гри-Нез, а вторая линия примерно в семи милях к западу от этих точек (см. [рис. 32](#)). Каждое судно было оснащено мощными прожекторами для использования в ночное время, и темные морские пространства между ними патрулировались большим количеством вооруженных судов.



С фотографии Стивена Крибба, Саутси

Тральное снаряжение на траулере

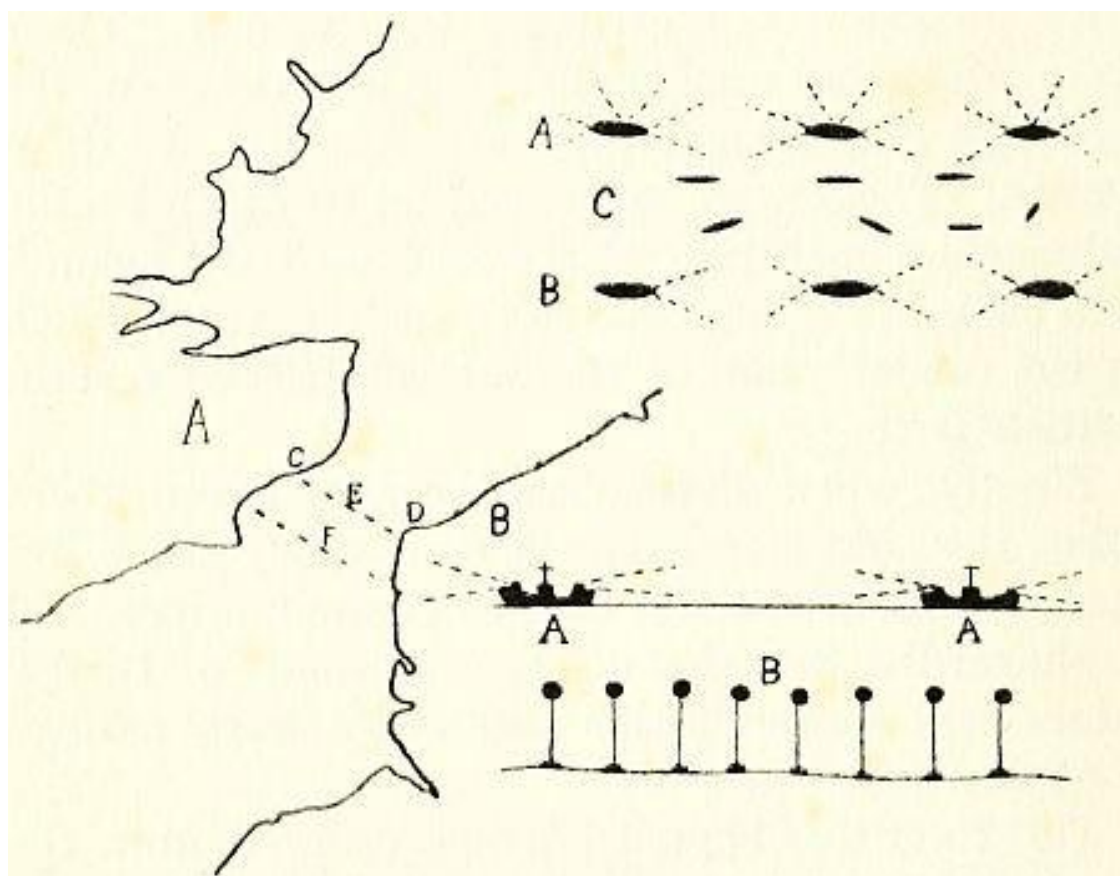


Рис. 32. Схема, иллюстрирующая заградительный огонь по Дувру. Это заграждение состояло из двух линий легких кораблей, *E* и *F*, от Англии *A* до Франции *B*. Первая линия протянулась от Фолкстона *C* до мыса Гри-Нез *D*. Вторая линия *F* располагалась в семи милях к западу от первой линии. На небольшой диаграмме вверху показано, как две полосы света с многочисленными патрулями между ними вынудили подводные лодки погрузиться, чтобы избежать наблюдения и уничтожения артиллерийским огнем. На нижней схеме показаны глубоко заложенные мины, предназначенные для приема подводных лодок, когда они пытались прорвать блокаду в подводном состоянии.

Таким образом, единственными путями, по которым вражеские подводные лодки могли надеяться ночью пройти на поверхности сквозь заградительный огонь, были темные полосы воды между маяками. Именно эти пункты тщательно охранялись сильными патрульными флотилиями, в обязанности которых входило атаковать пытающиеся прорваться подводные лодки и с помощью орудий и глубинных бомб заставлять их погружаться под поверхность.

Здесь на затопленных минных полях их ждала верная гибель. Однако, если вражеская подводная лодка благополучно преодолевала одну линию обороны, оставалось преодолеть другую на семь миль дальше, и как только подводная лодка оказывалась между двумя линиями, ее шансы на спасение были действительно невелики, поскольку, в какую бы сторону она ни повернула, поверхность была бы покрыта быстроходными патрульными судами и ночью освещалась лучами множества прожекторов, в то время как подводное дно было почти непроходимо из-за мин.

Однако, если, несмотря на эти защитные системы, подводной лодке удавалось пройти и приступить к работе на линиях связи с армиями во Франции, по всему каналу от освещенного заграждения до островов Силли имелись гидрофонные организации и патрули. Таким образом, подводная лодка редко оказывалась вне пределов слышимости этих приборов более чем на час или около того за раз.

Успех, сопутствовавший совершенствованию этой обширной системы, был таков, что немецкие подводные лодки, базировавшиеся у побережья Фландрии, отказались от попыток пройти Ла-Манш. Они пытались добираться до своих охотничьих угодий и обратно по атлантическим торговым путям, огибающим северное побережье Шотландии. Здесь великие северные системы взяли свое.

За первые девять месяцев 1918 года немецкие флотилии подводных лодок в Зебрюгге и Остенде потеряли тридцать судов, и не менее пятнадцати из них на момент подписания перемирия были обнаружены затонувшими под огнем заграждения.

ГЛАВА XIV

ОТПРАВЛЯЕМСЯ В ЗОНЫ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

До сих пор я занимался научной подготовкой личного состава, вооружением и общей организацией противолодочных флотов, предоставляя воображению читателей придать голому изложению фактов должную долю романтики. Однако, если мы хотим получить истинное понимание этой самой современной формы морской войны, человеческий аспект должен занимать видное место на страницах будущего.

Война, будь то *на море, под водой*, на суше или в воздухе, - это наука, в которой человеческий фактор имеет по меньшей мере такое же значение, как и чисто механический. Это наука одновременно о "крови и железе".

Вооруженные моторные катера, описанные на предыдущих страницах, после постройки в Канаде в количестве более 500 штук и оснащения двигателями в Соединенных Штатах были перевезены через Атлантику на палубах больших океанских пароходов, более одного из которых было торпедировано во время плавания. По прибытии на Портсмутскую верфь орудия и глубинные бомбы были размещены на борту, а суда были тщательно экипированы для действительной службы.

Офицеры и рядовые были призваны из учебных заведений нового военно-морского флота в Саутгемптоне, Портсмуте, Чатеме, Гринвиче и других местах. Каждому маленькому суденышку был присвоен номер, и через несколько недель после прибытия со строительных верфей на "Сент-Лоуренс" они флотилиями проплыли мимо укреплений Спитхеда, *направляясь* на свои соответствующие военные базы.

Постройка этих небольших, но мощных судов была окружена большой секретностью, и лишь немногие моряки, за исключением тех, кто непосредственно нес противолодочную службу, видели или слышали многое из них, пока они не начали прибывать на другое место встречи.

Среди первых флотилий, покинувших Портсмутскую верфь, был один из четырех кораблей, предназначенных для базы на восточном побережье Шотландии, и по мере того, как эти скоростные суденышки устремлялись на север, ожидания как офицеров, так и матросов росли.

Это было ранним летом 1916 года, и хотя воздух был свежим, море искрилось в ярких солнечных лучах, а небо было безоблачно голубым. Только сильный шторм у мыса Флэмборо омрачил первое плавание, и теперь они преодолевали последние сто миль, а низменные острова Фарн терялись в тумане за кормой. К ночи, если ветер останется слабым, они доберутся до шотландского порта, который должен был стать их операционной базой.

До сих пор эти четыре совершенно новых маленьких военных корабля, полностью отделанных белым деревом, серой краской и полированным металлом, преодолевали 600 миль по морю от Портсмута с так называемой "крейсерской скоростью" — всего 10 узлов. Двигатели не были запущены на "полный вперед", потому что этим хрупким частям механизма требовалось время, чтобы привыкнуть к своей работе, прежде чем можно было безопасно разгонять их до предельной скорости и мощности, но теперь, когда поршням и подшипникам было предоставлено время для "обкатки", флотилия сочла безопасным увеличить скорость, чтобы прибыть в гавань до наступления темноты.

На приземистой мачте головного корабля развевался пучок новых ярких флагов. Ровный гул двигателей внезапно перерос в низкий отрывистый рев. Белые волны за кормой вздымались почти вровень с бортами, и облака мелких брызг разлетались по палубе. Это быстрое движение по освещенной солнцем воде, с попутным бризом и привкусом соленого моря в каждом вдохе было волнующим, и настроение тех, кто находился на борту, поднималось вместе со скоростью.

Двигаясь со скоростью почти полмили в минуту, флотилия продвигалась на север сквозь облака мелких, жалящих брызг, пока в поздний час, когда солнце уже опускалось за горизонт и море было окутано золотистым светом, далеко на западе не появилась дымчатая линия. Это был тот участок шотландского побережья, который в будущем этим лодкам предстояло патрулировать, и по мере того, как расстояние сокращалось, те, кто находился на борту, молча смотрели на гигантские утесы и черные скалы, теперь окрашенные лучами заходящего солнца и окруженные бесконечной рябью, которая единственная нарушала мирную гладь моря, но все без исключения представляли себе это неприступное побережье в предстоящие штормовые зимние ночи.

Свет на западе медленно угасал. Утесы вздымались черные и мрачные, и когда маленькая флотилия повернула на запад вверх по широкому водному пути, ведущему к базе, темнота сомкнулась над сушей и морем. Некоторое время они пробирались вверх по этому защищенному озеру. Огней видно не было, но не раз эсминец появлялся из темноты, чтобы удостовериться в их подлинности, и каждый раз их очень внимательно осматривали, прежде чем корабли охранения были удовлетворены. Вооруженный траулер провел их мимо опасных препятствий, а затем растворился в ночи. Затем они прошли милю за милей по водным путям, проложенным в конфиденциальных приказах.

Внезапно впереди вспыхнул прожектор, за которым почти мгновенно последовали другие ослепляющие лучи, которые на несколько секунд осветили море, а затем все лучи сосредоточились на маленькой флотилии, высветив с ясностью дневного света четыре низко расположенных корпуса, похожих на подводные лодки, быстро скользящих по воде. Был момент молчания, в течение которых Морзе, сигнальных фонарей М. Л. были подготовлены к вспышке свои сообщения. Мигнул прожектор, и последовал еще один короткий промежуток тишины, затем, без предупреждения, язык багрового пламени прорезал темноту, и над головой просвистел снаряд. За ним последовали другие вспышки и резкие выстрелы скорострельных орудий. Столбы воды взметнулись в воздух рядом с ML, двигатели которого, к счастью, перестали гудеть. Стрельба прекратилась так же внезапно, как и началась. Во многих направлениях начали сердито мигать сигналы. Эсминцы вырвались из темноты в широкий круг света. Вооруженные траулеры прокладывали себе путь, и зловещие серые трубки были нацелены на теперь уже неподвижную флотилию. Вскоре сердитое мигание головных огней на мачтах сменилось обычными точками и тире респектабельного общения. Нескольким эсминцам, казалось, говорили гадости, на что они отвечали слабым подмигиванием, а вооруженный траулер тщетно пытался что-то объяснить.

Маленькая мерцающая звездочка, более высокая и достойная, чем остальные, вызвала ведущего М.Л., и ему ответили с готовностью, которая, очевидно, нервировала его, потому что он замигал и погас. Внезапно он снова ожил и замигал с пугающей скоростью, но все без толку, поскольку, верный старой аксиоме о том, что большая спешка означает меньшую скорость, ему пришлось остановиться и снова просмотреть сообщение, на этот раз достаточно медленно, чтобы его поняли новички. То, что в нем говорилось, является государственной тайной. Однако ходят слухи, что несколько офицеров были "упомянуты в депешах" за роль, которую они сыграли в этой местной акции, вызванной ошибочной идентификацией, но увы! их мастерство и храбрость остались без награды со стороны несимпатичного правительства.

ГЛАВА XV

НЕЗАБЫВАЕМОГО РОЖДЕСТВА

Ни одно призвание не закаляет человеческую сталь за такой короткий срок, как призвание моря. Во все времена и в любой части света моряк ведет нескончаемую борьбу с Природой в ее самых диких и страшных проявлениях. Когда к этому добавляется конфликт наций и их кораблей со всеми хитроумными смертельными ловушками современной военно-морской науки, это просто увеличивает шансы против него и укрепляет его руку и разум, чтобы преодолеть их.

За несколько коротких недель море наложило свой отпечаток на людей нового флота. Лица загорели от солнца, ветра и сугробов. Мышцы затвердели, а глаза и нервы стали более устойчивыми. Каждый раз, когда судно отправлялось в патрулирование или на другие дежурства, встречались новые трудности или опасности, которые преодолевались без советов или помощи, и уверенность людей в себе и в кораблях, на которых они работали, быстро росла.

Во многих основных зонах боевых действий, таких как Северное море и Атлантика, по мере того, как проходило короткое лето, ветер становился все холоднее, а волны - свирепее. Как офицерам, так и рядовым выдавалась спортивная или арктическая одежда. Потребовались морские ботинки и непромокаемые куртки. Появились шлемы-балаклавы, глушители и другое шерстяное снаряжение, и мужчины превратились в почти неузнаваемые груды одежды. Подъем в 4 часа утра из каюты на холодную, мокрую палубу можно сравнить только с первым погружением в сезон холодного купания. Потери участились по мере того, как противник активизировал свои подводные лодки и минирование. Известие о внезапной смерти больше не бледнело на лицах людей, которые знали, что их очередь может настать в любой момент дня и ночи. Подавляемое возбуждение при угрозе опасности больше не проявлялось в каждом движении, а скорее в холодных, обдуманных действиях, основанных на уверенности в себе. Одним словом, сырье закалялось в горниле войны.

Для тех, кто находился в северных морях, выпал слепящий мокрый снег, грифельно-серые налеты и бесчисленные трудности и опасности зимнего патрулирования. Лучшее представление о том, что это было на самом деле, вы получите из следующего рассказа о Рождестве, проведенном на немецком минном поле.

Резкий ветер проносился над серыми просторами Северного моря, и мелкая снежная пелена, гонимая жгучими порывами, скрывала все, кроме длинных водяных холмов, которые вздымались и опадали вокруг крошечного М.Л. — одинокого тридцатитонного морского человечества на стольких же квадратных лигах субарктического моря.

Девятнадцать градусов мороза за долгую зимнюю ночь сковали неистовые, покрытые пеной волны, и теперь, на раннем декабрьском рассвете, все в пределах видимости было того бесцветно-серого цвета, который так знаком тем, кто нес зимнее патрулирование Северного моря.

Пробил один склянка первой вахты, и три бесформенные фигуры, одетые в спортивные куртки с большими капюшонами и тяжелые морские ботинки, молча стояли в продуваемой сквозняками рулевой рубке, занавешенной брезентом, пока М.Л.822 брел на север сквозь волны, которые бесконечной чередой появлялись из снежного тумана. Это было обычное ежедневное патрулирование, когда ничего не ожидалось, но могло случиться все, что угодно, поэтому глаза были устремлены в сторону моря в тщетной попытке проникнуть за ледяную завесу, дующую с Полюса. Еще двенадцать часов полузамерзшего существования тянулись перед этими молчаливыми наблюдателями, пока они цеплялись окоченевшими конечностями за веревки, натянутые специально под рукой, чтобы удерживать их в вертикальном положении, когда маленькое суденышко сильнее кренится в более крутом море.

Из трех фигур, находившихся в скудном укрытии рулевой рубки, почти невозможно было различить, кто они такие, за исключением, возможно, более чистого и желтоватого спортивного пальто и большого белого шарфа, в котором старший лейтенант безуспешно пытался не стучать зубами и не позволять ледяному сквозняку проникать в кажущиеся бесконечными отверстия его шерстяной одежды. Кем он был до того, как Великая война и Северное море забрали его, было загадкой для тех, кто находился на борту, но жители более чем одной столицы знали его имя. Рядом стоял мужчина помоложе — довоенный мальчик, — который, хотя и был бледным и

темноглазым, казалось, не так сильно ощущал сильный холод, хотя сырость давно прошедших летних туманов продрогла его до костей. Он был младшим лейтенантом и родом с Великого Северо-Запада, где канадские зимы закалили его кожу от жгучего сухого холода.

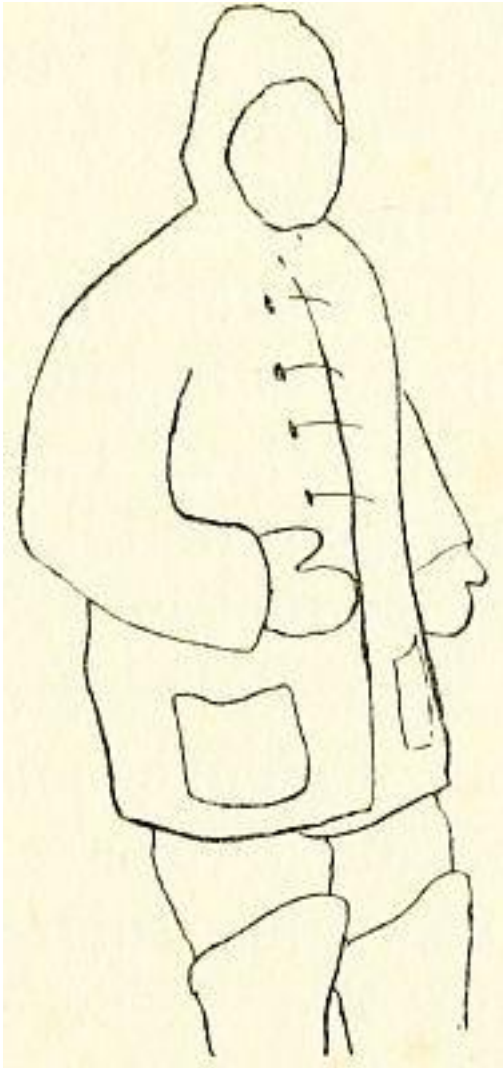


Рис. 33. — Спортивная сумка или арктическая одежда.

Огромным свертком неопишуемой одежды у штурвала был "Мак", рулевой, чьи плавания в арктических морях с исландским рыболовным флотом насчитывали больше лет его жизни, и чей низкий гэльский рев мог доставить "вахту внизу" на холодную, мокрую палубу к их боевым постам за меньшее время, чем потребовалось бы новобранцу, чтобы выкарабкаться из гамака.

Хотя тишина моря, кажется, действует на тех, кто наблюдает за ним в этих северных маршах, было неоправданно долгое отсутствие комментариев по поводу природы погоды и перспектив появления "чего-нибудь захватывающего" из ледяного тумана. Причина крылась в подсознании всех находившихся на палубе, поскольку было рождественское утро 1916 года, и мысли всех были сосредоточены на прошлых годах, проведенных в веселой обстановке английских и колониальных домов, что резко контрастировало с унылой серостью Северного моря. Разрушать чары памяти, по мнению обоих офицеров, было бы богохульством, и все же время от времени предпринимались слабые попытки завязать разговор для соблюдения приличий.

На Мака с Оркнейских островов подобные чувства не распространялись, поскольку Рождество для него значило мало по сравнению с Новым годом; но это было особенное Рождество, потому что внизу на керосиновой плите варился большой сливовый пудинг, и каждый крен маленькой посудинки угрожал его полезному существованию. В конце концов он больше не мог молчать и осторожно предложил сменить курс, чтобы ослабить сильную качку. Колесо быстро завертелось, когда внизу зазвенел телеграф и двигатели сбавили обороты до медленного пульсирующего гулко-го стука. Острый нос патрульного катера поднимался, с каждой серо-зеленой массы моря капала вода, когда оно выкатывалось из белой дымки впереди, а затем мягко опускалось обратно во впадину. Сильная качка сменилась более легким движением пилы, и, несмотря на холод, который, казалось, с каждой минутой усиливался для полуобморочных людей на палубе, у рулевого вырвалось удовлетворенное ворчание, а видение дымящегося сливового сиропа - подарка жены адмирала - вытеснило более тревожные мысли о войне и опасностях, связанных с минами и подводными лодками, которые скрывались в белом снежном тумане и сером море вокруг.

Четыре матроса на баке, несшие вахту внизу, лежали на своих койках, потому что сидеть означало держаться, и обсуждали оргии в прошлые рождественские дни и планировали будущие с беззаботностью, порожденной ежедневным общением плечом к плечу с опасностью и смертью. Обрывки популярных песен мюзик-холла проникали в закрытые люки, но их заглушал плеск моря о борт корабля.

Эта безмолвная битва с монотонностью, пронизывающим холодом и градом брызг, с несколькими изматывающими часами на палубе, за которыми последовало такое же время лежания на койках внизу — все еще холодных и мокрых, потому что в долгие зимние месяцы в жестоких северных морях на патрульных катерах почти не было костров и сухой одежды, — могла продолжаться весь день, пока темнота и усиливающийся холод не добавят свою долю к сумме страданий, и дневной патруль тихо не войдет в гавань, где его собратья сменят ночную стражу.

Но этому не суждено было сбыться, ибо это было Рождество, которое навсегда останется в памяти людей с патрульного катера № 822, о котором в предстоящие мирные годы будут вспоминать нетерпеливые слушатели у многих каминов.

Едва пробили два склянки послеполуденной стражи, когда впереди из тумана донесся низкий раскатистый грохот! Три фигуры на мостике напряглись, и застывшая кровь теплее побежала по их венам. Несколько секунд напряженного вслушивания, вознаграждаемых только шумом моря, затем телеграф двинулся вперед, из машинного отделения и кубрика донесся резкий звон колоколов, и медленная пульсация моторов переросла в громкий рев. Вахтенные внизу вывалились на мокрую палубу, и их обдало тучами ослепляющих, жалящих брызг, которые теперь взлетали высоко над маленьким суденышком, поскольку двигатели мощностью 400 лошадиных сил гнали его со скоростью 18 узлов по серому, затянутому туманом морю.

По опыту этот глухой рев был знаком всем на борту, и не требовалось приказа от теперь уже посуровевшего командира, чтобы заставить каждого человека надеть спасательный пояс "капук" в готовности к скрытым опасностям, которые, как они знали, подстерегали их на морских путях впереди.

Мины устанавливаются на определенной глубине под поверхностью, обычно от шести до десяти футов. Таким образом, приливы и отливы либо увеличивают, либо уменьшают слой свободной воды над ними. Это приводит к тому, что это невидимое подводное оружие становится более опасным для судов с малой осадкой, таких как моторные патрульные катера, во время отлива, когда между верхушками их рогов и поверхностью воды мало, чем во время прилива. Однако в следующей главе будет сказано больше о минах и трудностях их установки.

Случилось так, что в этот раз был отлив, и, следовательно, мины были чрезвычайно опасны даже для военных кораблей с самой малой осадкой. Скорость ML увеличивалась до тех пор, пока два двигателя не начали вращаться со скоростью 490 оборотов в минуту.

Снежная дымка, казалось, внезапно стала гуще, и все вокруг заволочло белыми вихрями, закрывавшими вид вдаль. Минуты бега по грифельно-серому морю казались бесконечно долгими, а летящие облака ледяных брызг обжигали каждую незащищенную часть человеческого тела.

Когда было пройдено около трех морских миль, двигатели заглохли, и все на борту прислушались, не раздастся ли впереди крик с моря. Командир надвинул козырек своей промокшей фуражки поглубже на глаза и уставился в непроницаемую серость впереди.

Шли минуты, но маленькие суденышки не могут спокойно отдыхать в открытом море. Плеск воды и хлопанье скудного такелажа заглушили любой слабый звук, который мог там быть, и двигатели снова загудели в соответствии с приказом "Сбавь ход!"

Едва корабль набрал высоту, как во впадине моря примерно в двух градусах по правому борту на мгновение появился темный объект, который в следующее мгновение, казалось, был поглощен.

Предупреждающий крик впередсмотрящего на крошечном, омываемом морем носовом мысу, резкий приказ с мостика, и патрульный катер, оказавшись на расстоянии вытянутой руки, быстро повернул влево. В тот же момент за борт выплеснулся буй, обозначающий положение плавучей мины. Еще несколько ярдов на восток, и в списке пропавших без вести появился бы номер 822.

Последовали минуты нервного напряжения, ибо все знали, что корабль находится посреди минного поля, и смертоносные рога, которые на мгновение показались на поверхности, были лишь единственным примером из многих, которые таились вокруг. Глаза были напряженно устремлены в серо-зеленые глубины, и все же все знали о невозможности увидеть. Снова раздался предупреждающий крик впередсмотрящего, и двигатели включились, но на этот раз это была не мина, а жертва одной из них, державшаяся за обломки.

Охотные руки втащили полузамерзшее тело на борт и остановили кровь, которая все еще сочилась из порезов на лице и шее. Вскоре были доставлены одеяла и грелки, а потрепанные останки - поскольку были сломаны нога и бедренная кость — были уложены так осторожно, как позволяла качка корабля, на койку в кормовой каюте. Однако прежде чем это удалось сделать, вахтенный на "носовой части" снова раздался крик, и на борт подняли еще одно тело, но шок или холод здесь взяли свое.

Море вокруг было тщетно обыскано в поисках других выживших. Несколько досок, сигнальный шкафчик, сломанный спасательный плот и ящик для мяса - вот и все, что осталось от траулера "Мэйфлауэр", направлявшегося домой из Исландии в Гримсби.

Казалось, тишина нависла над патрульным катером, пока он медленно выбирался из минного поля. Команда приступила к своим обязанностям без обычных шуток и обрывков песен, а пудинг, который всего несколько часов назад казался самым важным событием дня, остался незамеченным на полу камбуза, куда его бросил кок, спеша за горячей водой.

В угасающем свете декабрьского полудня нос патрульного катера был повернут к берегу, и, когда за кормой вздымалось море, он мчался по грифельно-серой воде со своим грузом живых и мертвых. Это был один из тех моментов, которые требуют быстрого принятия решения в трудном вопросе, когда нужно было отдать приказ проложить курс к гавани, а у командира, замерзшего и ужасно промокшего после семи часов на мостике, был встревоженный вид. Он не знал, на что больше претендовал: на отчаянно раненого человека в каюте или на другие корабли, которые могли наткнуться на минное поле в течение долгой суровой ночи. Это был момент, когда правила войны столкнулись с диктатом человечества.

Корабль снова повернул на быстро темнеющий восток, и всю эту горькую ночь поле смерти охранялось. Окоченевшие пальцы подали предупреждающий сигнал, когда из темноты вырисовались черные корпуса. Онемевшие конечности цеплялись изо всех сил, когда зеленые волны омывали крошечные палубы, и когда над бушующей морской пустошью забрезжил рассвет, люди на M.L.822 знали, что Рождество 1916 года навсегда останется в их памяти.

ГЛАВА XVI

ПОКИНУТЫЙ

Мало что может быть более душераздирающим, чем морское патрулирование, которое является основной обязанностью противолодочных флотов. Часы, дни и даже месяцы могут проходить без ничего, что могло бы нарушить монотонность серого моря и неба, со случайными проблесками кораблей, подбрасываемых волнами.

В гавани, конечно, бывают промежуточные периоды, когда над головой завывают свирепые штормы, а дежурство на залитой дождем набережной или караул во время слепящих снежных бурь приносит почти облегчение после однообразия зимних дней в северных морях.

Однако на войне обычно случаются неожиданности, и в те ужасные зимы 1914-1918 годов именно постоянная надежда на активные действия удерживала дух многих моряков от падения ниже плимсоллской черты здоровья.

Иногда события были серьезными, а иногда веселыми, но всегда их горячо приветствовали, поскольку они приносили волнение или перемены, было о чем поговорить в неизвестное количество тоскливых недель впереди.

Подобный эпизод произошел снежной январской ночью 1917 года на причале северного морского порта. Командир одного из патрульных катеров в гавани собирался сойти на берег, чтобы переночевать у своих друзей. Зная, что его корабль должен выйти в море рано утром следующего дня, он из предосторожности положил маленький будильник в большой карман своего бушлата. Ощупью пробираясь в темноте и слепящем снегу по трапу, ведущему с корабля на причал, ему удалось добраться до стенки причала. Почти сразу же его окликнул военный часовой на посту, и он уже собирался ответить, когда из его кармана донеслось громкое жужжание. Ему не пришло в голову выяснить, на какое время был заведен будильник, и последствия оказались явно неприятными.

Часовой, услышав странный жужжащий звук, доносившийся из темноты сразу после того, как он отдал приказ, и подумав, что он исходит от какой-то бомбы, ловко ударил штыком в то место, откуда исходил звук.

К счастью, офицер находился у края стенки причала и не ощутил полного эффекта толчка. Штык разорвал на нем куртку и яростно толкнул его с обрыва в ледяную воду гавани. Его страстные крики заставили включить прожекторы, и его быстро спасли, но этот эпизод, каким бы маленьким и неважным он ни был, вызвал немалое веселье — за исключением исполнителя главной роли — в течение многих дней после этого.

Все это может показаться ересью тем, кто думает, что морская война означает постоянные сражения со всей помпезностью и обстоятельствами сражений старых времен. Это правда, что бывают моменты, которые никогда не забудутся, когда учащается прилив крови и пульс бьется быстрее, когда месяцы томительного ожидания искупаются за столько же минут быстрых действий. Таковы были Ютландия, Зебрюгге, Гельголанд, Фолклендские острова и множество незарегистрированных сражений на морской границе Англии в только что прошедшие годы. Однако такие времена проходят быстро; это вехи войны, оставляющие позади утомительные лиги, в которых так много грязного и даже отвратительного, как будет видно из следующего.

Море предлагает лишь несколько зрелищ, более меланхоличных, чем смытый волнами заброшенный корабль - ныне заброшенное, беспомощное и брошенное сооружение, которое когда-то было *кораблем*, домом людей, — видимое в полумраке зимнего рассвета, медленно поднимающееся и опускающееся на грязно-серой зыби — последствии шторма, — с белой водой, омывающей его сломанные фальшборт, реями и парусами, дрейфующими по течению, безжизненным существом на печальных морских волнах.

Радиосообщение с корабля, прошедшего мимо брошенного объекта накануне, вызвало морскую разведку с ближайшей военно-морской базы для поиска в этом районе, и после ночи блужданий по тенистым серым водным склонам рассвет обнаружил его менее чем в двух милях от себя.

Не могло быть никаких сомнений в его национальной принадлежности, поскольку на побитых непогодой бортах был нарисован белый крест Дании на красном фоне, который теперь виднелся прямо над морем. Брошенный и наполовину затопленный, он держался на плаву благодаря грузу древесины, часть которой в беспорядке валялась на палубе.

"М.Л." приближался осторожно, прикрыв полосу трения толстыми веревочными кранцами, чтобы предотвратить повреждение хрупкого корпуса. Это плавание рядом с другими судами в открытом море, за исключением самой тихой погоды, сопряжено с опасностью для человека и требует значительного мастерства в обращении с этими маленькими и очень хрупкими судами. То, что считалось бы довольно легким ударом по прочному корпусу любого обычного корабля, раздробило бы тонкие бревна патрульного катера, поскольку при строительстве этих лодок преобладающими факторами были скорость и малая осадка.

Когда МЛ закрепили с подветренной стороны брошенного корабля, абордажная группа перебралась через поврежденный фальшборт на омытую морем палубу. Здесь царил хаос — такелаж был спутан и свободно свисал с мачт и рей; паруса порваны, и клочья все еще цеплялись за канаты и рангоуты; повсюду валялись незакрепленные доски палубного груза, и общую атмосферу заброшенности трудно описать.

Вскоре было обнаружено, что груда обломков дерева в трюме корабля оказалась остатками палубной рубки, и это дало первый ключ к разгадке причины плачевного положения судна. Были обнаружены застрявшие в обшивке куски шрапнели, а дальнейшие поиски выявили пробоины от снарядов в корпусе и разрезанный такелаж. С бизань—мачт шел сигнал, и название на счетчике, хотя и забрызганное дробью, все же было частично расшифровано—*Рикивик*, Копенгаген.

Итак, офицер, командовавший абордажной группой, начал свой отчет с названия судна и порта, из которого оно прибыло, добавив к этому очевидный факт, что оно подверглось сильному обстрелу — всего лишь краткое заявление, оставляющее простор для воображения обо всех инцидентах и, увы! трагедии неравной борьбы.

Осколко-фугасный снаряд попал в небольшую приподнятую полую корму, разрушив люк, ведущий в каюты вниз, и для проникновения потребовалась бы тяжелая работа с топором и пилой, если бы не было более простого способа проникнуть через разбитый световой люк. В каюте с низкой крышей царил полный беспорядок. Столы и шкафчики были разбиты, а разорвавшийся над головой снаряд завалил помещение тяжелыми обломками досок с верхней палубы.

Крыша каюты этого небольшого трехмачтового барка была такой низкой, а внутри было так темно, что трудно было что-либо разглядеть. Был раздобыт фонарь, и начались тщательные поиски. Желтый свет падал на выдвинутые ящики и их бесполезное содержимое, разбросанное по полу; разбитые стаканы и бутылки, а также причудливая старинная фарфоровая фигурка, лежащая нетронутой на сломанных досках. Но от судовых документов не осталось и следа, за единственным исключением старой Медицинской справки, выданной шесть лет назад в Балтиморе. Затем область поиска переместилась со шкафов и выдвижных ящиков на пол, разбитый снарядом, который, очевидно, пробил корму корабля и прошел продольно через каюту, взорвавшись у основания вспомогательного люка.

Вскоре из темноты вокруг лестницы донесся испуганный возглас, за которым последовал призыв включить свет. Двое из абордажной команды, рыскавшей среди обломков, наткнулись на что-то, от чего их инстинктивно пробрала холодная дрожь. Свет, направленный в том направлении, смутно высвечивал тело мужчины, лежащего на полу лицом вниз. Однако видна была только нижняя половина фигуры, масса обломков обрушилась на голову и плечи. О том,

что жизнь вымерла в течение значительного времени, свидетельствовал тошнотворный запах, который сильно висел в плохо проветриваемых частях каюты, и работа по извлечению тела не была начата до тех пор, пока весь корабль не был обыскан в поисках возможных выживших.

Эта работа заняла значительное время, но ничего важного обнаружено не было, пока из какой-то отдаленной части трюма не донесся легкий шум, мало похожий на слабый, нечленораздельный крик ребенка от боли. Это повторилось несколько раз, и матросы, не дожидаясь приказов, поспешно принялись за работу, чтобы выяснить причину.

Люки были аккуратно сняты, но виднелись только плавающие бревна. Затем звук раздался снова. На этот раз он был безошибочным и снял напряжение. За негромким мрачным смехом поисковиков последовало долгое шарканье длинным куском дерева по поверхности затопленного трюма под настилом, и несколько минут спустя большая груда досок выплыла на свет из открытого люка, поддерживая большую черепаховую кошку, выглядевшую очень мокрой и истощенной. "Рики" — так теперь ее зовут — оказалась единственным живым существом на том злополучном корабле.

Абордажная команда вернулась в каюту и приступила к неприятной работе по извлечению мертвого тела из массы обломков. Работа продвигалась медленно, так как тяжелые сломанные бревна безжалостно давили на лежащий под ними предмет, и когда наконец он предстал в тусклом свете фонаря, его жуткий вид заставил всех в ужасе отступить назад. Это был обезглавленный труп!

ГЛАВА XVII

ЗАМИНИРОВАННЫЙ

Сколько людей осознают, что, за единственным незначительным исключением, не было ни одной части побережья Англии или Шотландии, которая хотя бы раз не была заминирована немецкими подводными лодками в течение 1914-1918 годов? Входы в гавани, часто менее чем в двух милях от берега, неоднократно блокировались линиями вражеских мин, устанавливаемых подводными лодками через их кормовые трубы, в которых они редко перевозили менее пятнадцати-двадцати единиц этого смертоносного оружия, при этом суда не всплывали на поверхность ни при приближении к берегу, ни при постановке мин, ни при осуществлении своего отхода.

Многие важные водные пути, такие как Дуврский пролив, устье Темзы, подходы к Ливерпулю, Ферт-оф-Форт, Абердин, Лоустофт и Портсмут, неоднократно выбирались для этой формы подводных атак. Только на одной базе приданными противолодочными флотилиями за один год было уничтожено не менее 400 мин, а у берегов Соединенного Королевства ежегодно обнаруживалось и уничтожалось в среднем около 3000 единиц этого невидимого оружия.

Что это значило для 24 000 000 тонн торговых судов, проходящих туда и обратно через опасную зону *каждый месяц*, будет лучше понято, если будет указано, что за три года интенсивной подводной войны на минах подорвалось менее 400 торговых судов.

Потери среди тральных и патрульных флотий, которые в основном были ответственны за сокрушительное поражение этой пиратской кампании, были, однако, очень тяжелыми. Они насчитывали более 200 кораблей и несколько тысяч человек. Поэтому мало кто откажет тем, кто жил, и тем, кто умер, в доле славы великой победы.

Статистические данные читать неинтересно, и из нижеследующего отчета о том, что произошло у большого шотландского морского порта, когда жители на берегу мирно и безопасно спали, можно получить лучшее представление о тяжелом характере работы по тралению и патрулированию во время войны, чем это возможно передать на страницах с цифрами.

Ранние сумерки зимнего вечера опускались на белую землю и свинцово-серое море. Снежный туман усилил мрак и скрыл суда впереди и за кормой, когда вереница патрульных катеров покинула сравнительное тепло и безопасность одной из крупнейших северных гаваней на двенадцать часов ночного патрулирования в сильный мороз.

Холод был сильным и того пронизывающего свойства, которое заставляет людей дрожать даже в самой плотной одежде. Хотя море сковал восемнадцатиградусный мороз, ледяные брызги все еще проливались дождем над узкой палубой и всего на несколько минут свинцово-серое небо окрасилось тускло-красным, когда солнце опустилось за покрытую снегом сушу.

Команда M.L. передвигалась по тесной палубе скованно, потому что они были одеты в спортивные костюмы, непромокаемые куртки и морские ботинки, и почти ничего, кроме их глаз и рук, видно не было. Офицер на маленьком, занавешенном парусиной мостике тоже был почти неузнаваемым свертком из желтой и белой шерсти и черной кожи. Однако в качестве контраста с белеющей палубой и одетыми в снег людьми из люка кают-компания пробивался отблеск теплого желтого света, и не один тоскующий взгляд был брошен вниз, на уютный интерьер.

Не все эти люди были закалены долгой и суровой морской подготовкой; многие из них вошли в состав нового военно-морского флота, набираясь опыта в условиях жестокого холода и опасностей серого Северного моря. С мостика раздался вызов связиста, и мальчик, размахивавший руками, чтобы согреть онемевшие пальцы, бойко откликнулся. Старший лейтенант вытер снег с глаз, выглянул из-за брезентового бокового экрана и коротко спросил, какой сигнал пытается подать следующий корабль впереди.

Мальчик схватил свои флажки-семафоры и вышел на залитую брызгами носовую палубу, опираясь на крышку кормового люка. Сначала он вздрогнул, когда брызги обожгли открытые части его тела, а затем, напрягая зрение и промокнув непромокаемую одежду, сумел, после того как слова были повторены несколько раз, прочитать сигнал, который посылали по линии с ведущего корабля где-то в белой дымке впереди.

"Самостоятельно занять отведенные места для ночного патрулирования" - таков был приказ, переданный затем на мостик, а затем переданный флагом следующему за кормой. Когда последний корабль получил сигнал, все подразделения флотии вышли из строя и исчезли в скользком снегу.

По мере того как сгущалась тьма, холод усиливался, и легкий пронизывающий ветер начал стонать в скудном такелаже. Матросы топали ногами и размахивали руками, чтобы улучшить кровообращение в онемевших конечностях, и время от времени в течение следующих трех часов кто-нибудь из вахтенных на палубе на несколько минут исчезал в люке камбуза, чтобы выпить чашку горячего какао, которое коку пока удавалось разогревать на злополучной бензиновой плите.

В 9 часов вечера первая вахта закончилась, и полузамерзшие солдаты с трудом спустились по железной лесенке в крошечный кубрик, где жар и вонь от керосиновых печей заставляли их оттаивающие конечности болезненно пульсировать. Вахтенные правого борта, только что отошедшие от жары крошечной каюты, для которых начались четыре часа на палубе, дрожали от ледяного ветра и ливня брызг.

Взглянув на тускло освещенную карту на маленьком столике, хитроумно вмонтированном в переднюю часть рулевой рубки, командир отметил приблизительное положение корабля на 140 000 квадратных милях моря и снега вокруг, а затем, повернувшись к рулевому, "фишкой" которого было управление рулем, он отдал необходимые приказы относительно курса и скорости. В обязанности этого судна входило патрулировать определенные подходы к большой гавани, на которой базировалась флотилия, до тех пор, пока на рассвете другое подразделение не сменит ее, и, поскольку торговые суда много раз подвергались нападениям в этих водах, была необходима бдительность. Эффективное выполнение этой задачи в темноте и при движении по снегу требовало всех качеств упорной выносливости, присущих британскому моряку.

Больше двух часов ничего не было видно и слышно, кроме завывания ветра и плеска волн, но вскоре после полуночи один из дозорных доложил о звуке двигателей по правому борту.

Винты корабля были остановлены, и вахта на палубе внимательно прислушалась. Плеск моря и многочисленные шумы качающегося корабля заглушили все остальные звуки, которые могли там быть, и патрулирование было продолжено. Однако менее чем через полчаса раздался лязг! лязг! лязг! внезапно снова стал слышен шум двигателей, и судно развернулось в направлении звука.

Двигатели были запущены на полную мощность, и при каждом ударе о нос маленький корабль вздрагивал от носа до кормы, а тучи ледяных брызг поднимались высоко над мачтой. Большой стальной корпус какого-нибудь военного или торгового судна мог внезапно вырисовываться из темноты так близко впереди, что никакая ловкость не позволяла избежать столкновения, и глаза всех находившихся на борту настороженно вглядывались в черноту ночи.

Пять минут пробежки сквозь ослепляющие, жалящие брызги, и двигатели снова заглушили, чтобы послушать. Станный лязгающий звук, однако, прекратился, и хотя для определения местоположения звука снова были использованы гидрофоны, результата не последовало, только непрерывный шум моря и низкий вой ветра. Еще около мили пробивания волн, за которым последовал перерыв в прислушивании, принесли тот же обескураживающий результат, и медленная, монотонная рутина патрулирования была продолжена.

Пронизывающий ночной мороз превратился в леденящий холод раннего утра, а долгие часы, проведенные в снегу и ледяных брызгах, наложили свой отпечаток на все. Конечности затекли и болели. Края мокрых и наполовину замерзших рукавов царапали распухшие запястья. Лица

горели, глаза болели, но почти никто не жаловался, потому что люди ожесточаются в северных морях или же сдаются невзгодам.

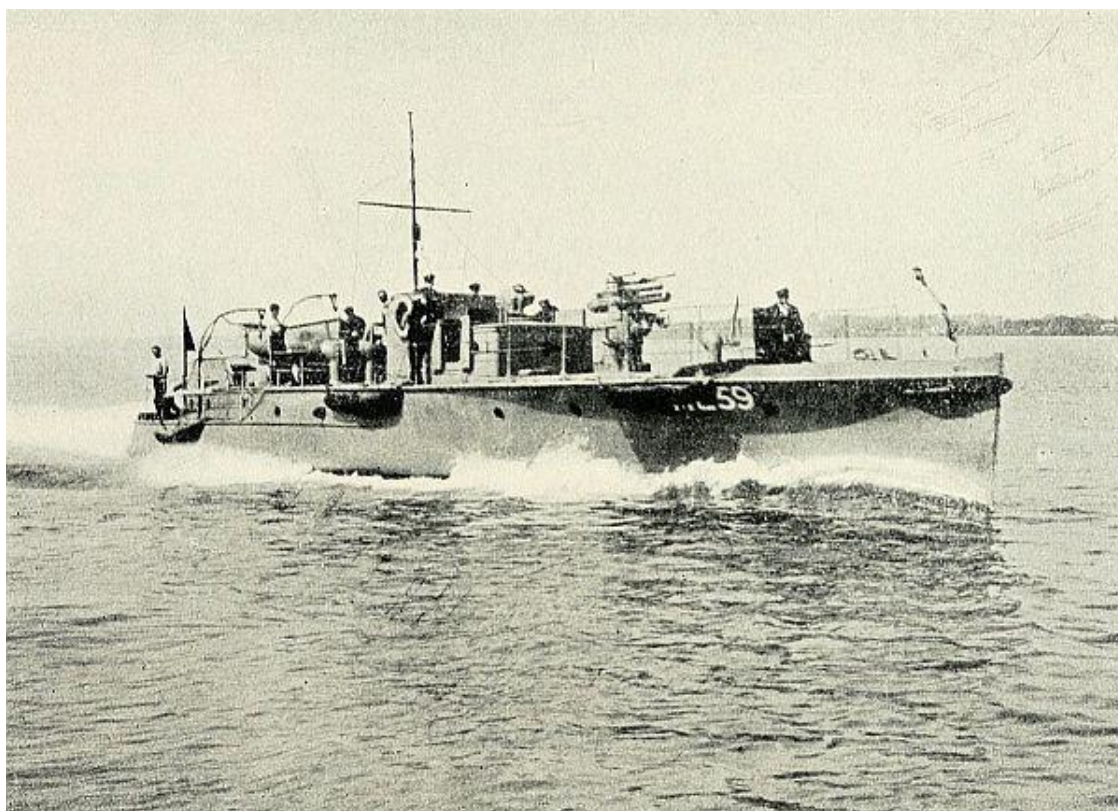
Когда первый тусклый луч зимнего рассвета неохотно забрезжил над серым бурлящим морем и кружащимся снегом, очередной ночной патруль закончился, и всем пришла ободряющая мысль, что скоро долгожданное тепло и кров клуба и комнаты отдыха обнимут их на короткие часы дневного света, пока другие будут наблюдать за морем.

Последние двадцать четыре часа шел сильный снег, но с наступлением нового дня он несколько ослаб, и далеко на западе стали видны голубые очертания земли. Порывистый ночной ветер усилился до сильного бриза, но никто не обращал особого внимания на нарастающий поток едких брызг, которые захлестывали палубу по мере того, как серо-зеленые валы покрывались белыми шапками пены, потому что корабль направлялся в гавань, и их дежурство закончилось, пока снова не опустилась темнота.

Мало что так действует на нервы, как то, что тебя заставляют ждать помощи после тяжелого периода в море, и лишь немногие преступления более отвратительны, чем покинуть зону наблюдения до того, как другой патруль приступит к своим постоянным обязанностям. Следовательно, если мир и тишина и отсутствие оскорбительных сигналов что-либо значат, то любому кораблю дневного патрулирования не пристало заставлять ждать своего противника из ночной стражи.

На этот раз помощь пришла поздно, и М.Л. сердито заметался взад-вперед, а все взгляды были устремлены в сторону берега. Затем первый из вереницы вооруженных траулеров и моторных катеров выполз из гавани в облаке черного дыма. Когда едва ли полмили моря разделяло прибывающие и отбывающие корабли, над морем прокатился громкий раскатистый грохот. Взрыв был настолько силен, что его отдачу скорее почувствовали, чем услышали, и гигантский столб черного дыма, поднявшийся более чем на 100 футов в воздух, казалось, поглотил передовое подразделение патрульного траулера.

Невзирая на опасность, командир моторного катера направил свою быструю лодку с малой осадкой через минное поле в плавающие обломки. Однако единственные двое изувеченных выживших были подобраны траулером за кормой злополучного судна, которое было буквально разнесено на куски, и когда дым рассеялся, на плаву не осталось ничего, кроме сигнального рундука и нескольких досок.



Ежемесячный яхтинг

Фото автора Сот. Сэр А. Ли Гиннес

Моторный катер Военно - морского патруля

Несколько других судов, двигатели которых были остановлены сразу после взрыва, чудом избежали того, что их отнесло течением на минное поле, но благодаря мастерству и присутствию духа, приобретенным в результате аналогичного опыта в прошлом, как тральщики, так и флотилия М.Л. были спасены без дальнейших потерь.

Из того факта, что некоторые мины были едва затоплены и их можно было смутно разглядеть с палубы, было очевидно, что работы по их установке проводились в спешке под покровом ночи, и чувство острой печали и разочарования охватило суда ночной стражи. И снова климатические условия благоприятствовали врагу. В те долгие зимние часы непроницаемой темноты и сильного снегопада нельзя было рассчитывать ни на какие часы, какими бы эффективными они ни были, чтобы предотвратить случайное проведение подобных операций. Это была всего лишь вероятность войны, но, тем не менее, она остро ощущалась, и чувство ответственности не рассеивалось до тех пор, пока несколько недель спустя.

Когда прибыли *тральщики*, вскоре обнаружилось, что гавань временно заминирована. Был произведен обмен сигналами со "Старшим морским офицером" базы, и ночной охране было приказано оказать помощь в предотвращении попыток судов войти в гавань до того, как подходы будут расчищены и мины уничтожены. Уставшие корабли с разочарованными экипажами снова повернули в сторону моря, но физические неудобства от жалящих брызг и частых снежных бурь остались почти незамеченными в попытках флотилии не допустить, чтобы

непрерывный поток океанских судов приблизился к опасной зоне незамеченным в ослепительно белой дымке.

Уставшие конечности были вынуждены продолжать усилия, а онемевшие способности вновь получили импульс. Большие корабли вырисовывались из тумана вокруг, их предупреждали об опасностях и направляли по безопасным путям. Траулеры, возвращавшиеся с промысловых участков крайнего севера, приходилось перехватывать, местные суда обходили минное поле на мелководье недалеко от берега, внешним патрулям подавались сигналы, и часы дневного света и активности пролетали незаметно.

К семи склянам послеполуденной вахты сумерки долгой зимней ночи снова начали сгущаться над морем, отделяя один патруль от другого. В эту, как и во многие другие подобные ночи, проведенные на сильном морозе, в густом морском тумане или летящей пене, в водах, кишящих минами и вражескими подводными лодками, определенные чувства притупились, хотя мозг оставался бдительным, а конечности настолько активными, насколько позволяли судороги и холод. Но мелкие происшествия тех долгих часов теряются в смутных воспоминаниях о криках впередсмотрящих, корпусах, возвышающихся из темноты, мигании ламп Морзе, непрерывной и сильной качке маленького корабля, моментах напряженного возбуждения, за которыми следуют часы холода и крайней усталости души.

Когда первые бледные лучи возвращающегося дневного света превратились в огненно-красный цвет морозного восхода, грязные и небритые люди с трудом передвигались по скользким палубам. За ночь море успокоилось, и снегопад прекратился, но двадцатиградусный мороз сковал мокрые палубы и промокшую одежду. Когда суда подошли к берегу, усталые взгляды были с тревогой обращены на сигнальную станцию, но сигнал тревоги еще не был поднят, потому что, хотя море вокруг было очищено от мин, все еще требовалась тщательная проверка, прежде чем можно было сообщить, что район свободен, чтобы корабли могли приходить и уходить.

Когда, наконец, на отдаленной верхушке мачты на прибрежном холме затрепетала вереница флагов и сигнальщик зачитал: "М.Л. возвращается в гавань", послышались слабые приветствия.

.

Тихим морозным утром примерно три недели спустя лодки старой ночной стражи, теперь несшие дневное дежурство, обнаружили на поверхности длинный след густой зеленовато-черной нефти, ведущий в сторону моря. Было очевидно, что вражеская подводная лодка отдыхала в течение предыдущей ночи на песчаном дне на мелководье недалеко от берега и, поднявшись на поверхность, ушла на рассвете. По следу проследили, и информация была быстро получена с исландского траулера, который прошел мимо подводной лодки на поверхности примерно два часа назад. Корабли были сосредоточены с помощью радиосвязи, и хотя на долю М.Л. не выпало нанести *решающий удар*, они с удовлетворением вернулись в гавань, зная, что их честь восстановлена, и еще одна немецкая подводная лодка больше никогда не совершит бесчинств в открытом море.

ГЛАВА XVIII

ПОСТРАДАВШИЙ

У нового военно-морского флота были обязанности, которые не имели никакого отношения к противолодочной борьбе или, фактически, к войне вообще, если только это не касалось непрекращающейся битвы между всеми, кто спускается в море на кораблях, и стихиями, которыми они стремятся овладеть.

Один из таких случаев произошел в маленьком северном морском порту в конце зимы 1917 года, незначительный и едва ли заслуживающий упоминания, разве что как иллюстрация разнообразных услуг, оказанных людьми этой великой силы в годы национальной опасности.

Когда мартовский день подходил к концу, шторм был на пике своей ярости. Все восточное побережье Шотландии, от Джона о'Гроутса до устья реки Твид, представляло собой этюд в черно-белых тонах — белизне пены и черноте скал. Все тральщики и небольшие патрульные корабли были заперты на своих соответствующих базах в течение нескольких дней, и в одной небольшой гавани многие офицеры и команды захваченных кораблей проводили время на берегу, в тепле и уюте гостеприимных очагов.

Бурный день сменился дикой ночью. Ветер выл и свистел над бесплодными вересковыми пустошами и по улицам маленького рыбацкого городка. Дома дрожали, а трубы раскачивались под ударами взрывов. Хотя вахта на сигнальной вышке и в других местах соблюдалась неукоснительно, она не представляла особой ценности, поскольку все, что можно было разглядеть в темноте со стороны моря, было туманным облаком летящих брызг, которые ветер поднимал с поверхности и относил на несколько миль вглубь суши.

В стороне от моря, примерно в полумиле от центра маленького рыбацкого городка, стоял добротно построенный дом, более просторный и лучше обставленный, чем многие из его соседей, который по воле судьбы временно перешел в руки одного из женатых офицеров патрульной флотилии, который великодушно держал открытым дом для своих менее удачливых собратьев по оружию.

В эту дикую зимнюю ночь интерьер выглядел чрезмерно уютным и манящим. Перед большим камином, в котором горели поленья, сидели три офицера, разговаривая между обильными глотками виски с содовой. Их беседа была приглушенной, а вдыхание сигарного дыма долгим. Рядом с ними были верные женщины, которые последовали за ними из домашнего уюта и веселья больших южных городов в этот отдаленный уголок северной Шотландии. Они тоже разговаривали между собой и вязали для экипажей кораблей своих мужей.

Эта тихая домашняя сцена продолжалась бы без перерыва до позднего часа, поскольку редко удавалось урвать такие драгоценные минуты отдыха и удовольствия среди постоянно повторяющихся обязанностей и суматохи войны, если бы не один из офицеров, который с сожалением взглянул на свои наручные часы, а затем извиняющимся тоном сообщил хозяину, что настала его очередь дежурить ночью на сигнальной вышке.

Однако едва он поднялся от камина и направился к двери комнаты, как воющий ветер донес до него глухой выстрел. Все замерли и прислушались. Женщины перестали вязать и с опаской подняли головы. Затем минуту или около того спустя грохот раздался снова, на этот раз во время штормового затишья, и звучал он ближе.

Трое офицеров поспешили в холл, чтобы надеть непромокаемые куртки и морские ботинки, но почти прежде, чем это удалось сделать, раздался выстрел, резким эхом разнесшийся по маленькому городку. Они слишком хорошо знали этот звук, поскольку побережье было опасным. Это был ответ команды спасательной шлюпки на сигнал бедствия, и они дружно направились к двери. Почти мгновенно она с силой распахнулась, и порыв ветра с дождем погасил свет в холле. В течение следующих нескольких минут они боролись с порывами ветра, прокладывая себе путь к маленькой сигнальной станции, движению которой мешали проливной дождь, летящий "скад", непроглядная тьма и хлопающие непромокаемые куртки.

Когда они достигли берега и поднялись по грубым каменным ступеням, ведущим на возвышенную смотровую башню, им открылась отчетливая панорама темной, покрытой пеной поверхности, и, перекрывая рев шторма, было объявлено, что где-то ночью, среди бушующих вод, терпит бедствие корабль, хотя из-за летящих брызг невозможно определить точное направление.

Под сигнальной вышкой, построенной на массиве скалы, выступающем в полузакрытую воду внутри бетонного пирса, находился домик для спасательных шлюпок. С этого места белые лучи химической вспышки осветили поверхность моря до самой пристани, которая своими скалами напоминала бурлящий котел. Спасательная шлюпка нырнула в нее со своего наклонного стапеля и почти мгновенно была поглощена внешним кольцом темноты и брызг. Вспышка внезапно погасла, и ночь показалась еще чернее, чем раньше.

После непродолжительной борьбы с ветром, который теперь дул со скоростью более семидесяти миль в час, люди, собравшиеся вокруг сигнальной станции, выбрались на обдаваемый брызгами волнорез и там стали ждать, когда со спасательной шлюпки взлетит цветная ракета, означающая, что она обнаружила место крушения.

Прошел почти час, но из темноты и бурлящего моря не поступало никаких сигналов. Затем на пристани на мгновение появился свет и затерялся в белой дымке. Через несколько минут со скал, менее чем в сотне ярдов от конца волнореза, донесся скрежещущий грохот.

Группы моряков, стоявших с подветренной стороны стены, раздраженные своей очевидной беспомощностью и с тревогой вглядывавшихся в море, внезапно были приведены в действие несколькими резкими приказами командира в непромокаемой куртке. Минута или два кажущегося неразрешимым замешательства привели к тому, что лучи переносного прожектора вспыхнули над обдаваемым брызгами волноломом и осветили камни, пену и большое трехмачтовое норвежское парусное судно с порванными парусами, коротко обломанной фок-мачтой, а волны высоко поднимали его корму и гнали все дальше к полускрытым каменным выступам. Даже когда свет заиграл на ней, она накренилась на правый борт под углом около сорока пяти градусов со зловещим треском досок, который прозвучал на фоне рева ветра и прибоя.

Через мегафон прозвучали приказы, и снова люди быстро двинулись во всех направлениях. На этот раз огненная ракета со спасательным тросом с громким шипением вылетела из трубы и

пролетела сотню ярдов по кипящему морю. Она оседлала обломки. Тонкую леску, которую оно несло, вскоре заменили на прочный трос, снятый с волнореза, и он был прикреплен кобрубку грот—мачты, который последовал за другими "палками" за борт, когда судно налетело на камни. Теперь он плыл, борясь и дергая за массу спутанного такелажа и опасно ударяясь о борт корабля.

Пятьдесят усердных британских моряков одного за другим вытащили несчастную норвежскую команду за буйк в гавани, и первыми на берег вышли жена капитана и маленькая дочь.

Пострадал всего один человек, и тот среди спасателей. Носилки вытащили из машины скорой помощи у дверей добротного дома, стоящего в стороне от маленького городка. Женщина с побелевшим лицом выбежала в шторм. Она провела целый год ночей и дней, наполовину ожидая чего-то подобного, и теперь, когда это произошло, кровь, казалось, отхлынула от ее тела, и сначала она едва расслышала знакомый голос, уверявший ее, что это всего лишь порез на голове от оборвавшегося троса.

ГЛАВА XIX

КАК ТРАУЛЕР № 6 НЕ ПРОШЕЛ РЕМОНТ

В предыдущей главе описывались периодические ремонты, необходимые для поддержания кораблей усердно работающего вспомогательного флота в надлежащем боевом состоянии. В этих "переоборудованиях" нуждались не только корабли, но и люди, которые на них работали. Они проводились примерно раз в год и длились две-три недели, в течение которых экипажи могли отправиться домой хотя бы на несколько дней столь необходимого отдыха.

Нет необходимости описывать, с каким нетерпением все, от командира до мальчика-связиста, ждали этих отпусков. Пусть читатель представит себе, что бы он сам чувствовал после девяти или десяти месяцев монотонной и опасной, не говоря уже о тяготах жизни на море во время войны.

Было, однако, еще одно соображение, о котором редко упоминают, но, тем не менее, оно неизбежно присутствует в умах всех. Каждый раз, когда приходил ремонт, находились корабли, которые больше никогда не будут пришвартованы, и товарищи, пропустившие свой отпуск. Люди говорили себе, что удача, которой они наслаждались так долго, не может длиться вечно, и именно об одном из таких случаев, в борьбе с превосходящими силами противника, и рассказывается в следующей истории.

Три вооруженных траулера его Величества бороздили просторы моря на своем одиноком рейде в Западном океане. Гебридские острова лежали далеко на юге, а менее чем в двух днях пути впереди лежал Северный полярный круг. Эта безрадостная обстановка, однако, не нашла отклика в сердцах вахтенных внизу, на ведущем корабле подразделения, которые, развалившись на диванчиках в пропахшем нефтью кубрике, обсуждали свои перспективы длительного отпуска, поскольку их корабль должен был "сдуть" для тщательного ремонта, когда они вернутся в гавань менее чем через три недели.

На палубе того же судна два офицера, стоявшие в укрытии рулевой рубки, вспотели и дрожали, но были счастливы от мысли о предстоящем воссоединении со своими семьями и кратком наслаждении домашним уютом после семи долгих зимних месяцев однообразного, разрушающего душу скитания по продуваемым всеми ветрами просторам английской границы. Вахта на палубе, за исключением рулевого и впередсмотрящего, скорчилась под подветренной стороной железной надстройки, попеременно размахивая руками и топая ногами в тяжелых ботинках, но они тоже были морально невосприимчивы к мрачному окружению.

О втором корабле в линии нельзя рассказать такую же веселую историю. Она ревновала к первому. Пройдет еще по меньшей мере два месяца, прежде чем судно встанет в док для ремонта; и среди вахтенных внизу были три новичка в их первом плавании, двое из которых в тот момент предпочли бы покой и неподвижность морского дна резвости поверхности.

Третий траулер был счастливым маленьким суденышком, потому что, хотя он был младшим в отряде, ему очень повезло: менее трех месяцев назад он получил "Фрица" в собственные руки.

Таким образом, это было одно из подразделений, патрулировавших Внешние Гебриды и Исландию зимой 1915 года, и, похоже, они были единственными обитателями водных лье вокруг.

Едва пробило одиннадцать часов по гринвичскому времени, когда они достигли последних десяти миль своего маршрута, и скорость была снижена, чтобы им не пришлось разворачиваться и возвращаться тем курсом, которым они пришли, пока в полдень утренняя вахта не уйдет вниз. Это было хитрое, хотя и безвредное решение, позволившее тем, кто уходил с дежурства, перекусить и по крайней мере час спокойно отдохнуть, поскольку на обратном пути и ветер, и море будут дуть за кормой, а сильная качка маленького судна сведется к минимуму.

Время тянулось медленно, как это обычно бывает в дозоре, когда ничего интересного не происходит, но за несколько минут до долгожданных восьми склянок дежурный офицер схватил бинокль, и почти одновременно впередсмотрящий издал предупреждающий крик, который внезапно привлек внимание всех на палубе.

По левому борту, менее чем в полумиле, виднелась тонкая серая труба перископа, рассекающая волны, с бахромой белой пены, поднимающейся от ее основания. Из кормового люка донесся хриплый крик: "Всем подняться на палубу!" Звякнул телеграф: "Полный вперед!" Кораблям за кормой был подан сигнал к согласованным действиям. Орудие было укомплектовано, и головной траулер, теперь готовый к бою, направился к своему подводному противнику.

Два других судна отряда прибавили скорость и рассредоточились, пока все три не оказались в ряд на расстоянии примерно двух кабельтовых друг от друга. В таком строю погоня продолжалась около двадцати минут, когда справа по борту над поверхностью появилась вторая подводная лодка. Она казалась большим судном и, вероятно, перевесила бы весы на 1000 тонн.

Именно на этой ранней стадии боевых действий была допущена ошибка. Ведущий траулер немедленно открыл огонь, но дальность была значительной, и снаряды не долетали. Подав сигнал двум другим траулерам продолжать преследование первой замеченной подводной

лодки, она направилась прямо к самому большому из двух вражеских судов, чтобы поразить ее с близкого расстояния.

Пока это происходило, первая подводная лодка всплыла на поверхность и оказалась к тому же более крупным судном, чем ожидалось. Два преследующих ее траулера немедленно открыли огонь, но ее превосходящая надводная скорость вскоре вывела ее за пределы досягаемости сравнительно небольших орудий, имевшихся тогда на патрулях траулеров.

Теперь наступил сюрприз. Почти одновременно две подводные лодки открыли огонь из тяжелых орудий. Снаряды сначала падали мимо цели, но через мгновение британские офицеры поняли, что они в меньшинстве, потому что, хотя их снаряды не долетали, снаряды противника просвистели над их головами и подняли столбы белой воды на длину кабельтова за кормой.

Увеличение скорости и, следовательно, уменьшение дальности полета стало насущной необходимостью, и давление пара в котлах траулеров было поднято до предела простым способом - завинчиванием предохранительного клапана. В течение нескольких минут казалось, что попытка увенчается успехом, а затем дальность стрельбы снова медленно увеличивалась, и артиллеристы регистрировали "короткое замыкание" за "коротким замыканием".

В этот психологический момент немецкий снаряд снес трубу головного траулера и задымил его палубы. Когда был установлен временный щит, было замечено, что один из других патрульных кораблей был поврежден прямым попаданием и находился в затонувшем состоянии.

Теперь стало очевидно, что превосходящая скорость и огневая мощь подводных лодок позволяли им держаться вне зоны досягаемости орудий траулеров и вести их огонь с большой дистанции с впечатляющим эффектом.

Офицер, командовавший патрулем, сразу понял ошибку, которую он совершил, начав бой, предав мощь своих орудий прежде, чем оказался достаточно близко к противнику, чтобы обеспечить попадание, и проклял эту недальновидность, которая, казалось, стоила жизни флотилии. Получи он по одному прямому попаданию в каждого из двух своих мощных противников, и они, по всей вероятности, были бы выведены из строя, но вместо этого он испытал только унижение, видя, что каждый выпущенный снаряд не достигает цели, в то время как его собственные корабли разлетались на куски от дальнобойных орудий врага, с которым он не мог сблизиться.

Прекращение огня, пока вокруг рвутся вражеские снаряды, является одним из многих серьезных нагрузок, налагаемых на человеческий разум современной войной, и в противоположной тактике это часто означает разницу между победой и поражением, которое, если довести его до логического завершения, обычно является вопросом жизни и смерти.

Теперь оставалась одна надежда — что умелым управлением траулеры удастся удержать на плаву до прибытия помощи; но в этих морских просторах в течение многих часов не могло пройти ни одно судно, да и то не военный корабль.

Такова судьба: головной траулер отряда должен был быть оснащен радиотелефоном во время предстоящего ремонта, и с его помощью патрульные крейсера или быстроходные эсминцы вскоре могли быть доставлены к месту проведения операций.

Тридцать минут спустя поврежденный корабль, младший участник, издал три вызывающих крика сиреной и скользнул под поверхность с развевающимися флагами. Более двух часов остальные пытались достать по одному снаряду с каждой стороны подводных лодок, чтобы дать им возможность направить несколько оставшихся в их магазинах снарядов в цель, но разница в дальности и скорости была настолько велика, что в пять часов вечера почти половина их экипажей была убита или ранена, а некоторое время спустя ледяная вода сомкнулась над головным кораблем. Другая все еще продолжала сражаться, но когда над морем опустились сумерки, она тоже пала в этой непонятной битве.

Подводные лодки не производили поисков возможных выживших, которые скользили на запад в дымно-красном послесвечении, оставляя жестокий холод довершать дело смерти.

.

Большой вооруженный лайнер Десятой эскадрильи крейсеров услышал отдаленную стрельбу и появился на месте происшествия как раз перед тем, как окончательно сгустилась темнота. Четыре тела все еще были привязаны к плоту, но во всех, кроме одного, жизнь угасла.

Когда врачи склонились над полузамороженным телом, в котором все еще теплилось мерцание, они покачали головами. Смерть вела суровую битву даже за эту последнюю реликвию, но жизнь восторжествовала, и когда агония возвращения к жизни прекратилась, единственный выживший рассказал в столовой крейсера, как траулер № 1 был переоборудован.

ГЛАВА XX

РЕЙДЕР

Каждый, кто знаком с английской историей, знает, что именно сильный шторм уничтожил рассеянные и разбитые подразделения испанской армады в 1588 году, и что в более современные времена именно наступление темноты помешало британскому Гранд Флоту превратить ютландскую победу в решающий разгром. Подобные исторические примеры влияния погоды и даже обычных климатических изменений на ход военно-морских операций можно было бы множить почти бесконечно. Колебания барометра являются важными факторами, которые следует учитывать не только в крупных операциях морской войны, но и в мелких морских сражениях.

Однако сравнительно немногим известно, что одно из крупнейших и наиболее разрушительных немецких минных полей было установлено у берегов Великобритании во время Первой мировой войны надводным кораблем, который не был обнаружен в темноте и шторме.

Барометр быстро падал, и с северо-запада рваными серыми полосами напозлали облака, которые зловеще неслись по холодному стальному небу. В течение нескольких дней море было умеренно спокойным, но стояла середина зимы, и нельзя было ожидать, что затишье стихии

продлится долго. Постепенно поверхность Атлантики покрылась белыми полосами. Все началось со стонущего ветра, который вскоре перерос в сильный шторм, сопровождаемый сильными штормами с мокрым снегом.

Один из кораблей его Величества, шедший вдоль западного побережья Ирландии, оказался в самом центре шторма. К вечеру ветер усилился, и корабль сильно накренился, окутываясь облаками летящей пены. Из-за сильного мокрого снега было трудно видеть дальше, чем на длину кабельтова в любом направлении, и когда над охваченным штормом океаном сгустились сумерки, судно направлялось к защищенному участку воды недалеко от берега.

Каждая опора и саван насвистывали свою мелодию, когда шторм проносился мимо. Покрытые пеной волны с белой яростью набрасывались на погружающиеся, мокрые борта, скапливаясь наносу по левому борту и обрушиваясь на корму водопадами, которые грозили мгновенной смертью любому незадачливому моряку, попавшему в их объятия. Крепления на подвижном оборудовании палуб, хотя и были сделаны из прочной веревки, порвались, как пряжа, и ценные, недавно покрашенные вентиляторы, чехлы для лодок, кранцы, поручни и другие необходимые украшения были сметены за борт уродливыми порывами зеленого моря. Железная надстройка и опоры моста сотрясались от тяжелых ударов воды, и корабль дрожал, поднимаясь после каждого ужасного погружения.

Порывы ветра, которые обрушивались на судно с нарастающей силой, беспрепятственно пронесли над 5000 миль океана и несли в своем дыхании край арктического мороза. Мокрый снег казался теплым по сравнению с ним, и летящие брызги перестали колоть.

Сорок восемь морских миль, отделявших корабль от защищенного пролива, казались бесконечными лигами, поскольку скорость пришлось значительно снизить, чтобы избежать серьезных повреждений от орудий "Нептуна". Минуты сумерек быстро сокращались, и с наступлением темноты надвигалась новая опасность. Корабль приближался к усеянному скалами побережью без каких-либо дружелюбных огней, которые могли бы указать ему направление, и время от времени высокие массы черного камня смутно поднимались из своего пенного ложа. Это были тревожные полчаса, и уши были напряжены в ожидании предупреждающего раската грома от побитых прибоем скал, который время от времени раздавался даже сквозь рев шторма.

К счастью, вход в защищенный водный путь был широким, и почти прежде, чем это удалось осознать, море успокоилось. Хотя ветер все еще завывал и стонал, волны поднимались едва ли на три фута в высоту. Огромные скалы, невидимые в темноте и из-за сильного дождя со снегом, защищали пролив, и по мере того, как судно выбирало безопасную якорную стоянку ближе к подветренной стороне суши, ветер утратил свою гигантскую силу, и вой затих в верхних слоях воздуха.

Всю ночь сравнительно небольшой военный корабль благополучно стоял на якоре, не подозревая о том, что происходило снаружи в темноте и шторме. Когда наступило утро, шторм отчасти утратил свою силу, и потоки бледного водянистого солнечного света пробивались между низко плывущими облаками к бушующему морю.

.

Идущий по ветру и морю немецкий рейдер "*Фредерик*", тщательно замаскированный и снаряженный несколькими сотнями мин, приблизился к британскому побережью. По мере того как сгущалась темнота, шторм усиливался, и проливной дождь со снегом скрывал судно от посторонних глаз. Погода была идеальной для ее темной цели, которая заключалась в том, чтобы заложить минное поле над участком моря, где, как считалось, сходились англо-американские торговые пути.

В течение первых нескольких дней выхода из Вильгельмсхафена погода была туманной с сильными снегопадами, что позволило минному заградителю (а впоследствии и рейдеру) прорвать блокаду и ускользнуть от сети патрулей, однако не без очень близкого сближения. Однажды большой вспомогательный крейсер прошел мимо во время снежного шквала, и во время последующих перемещений рейдер оказался посреди британской рыболовецкой флотилии, но прошел незамеченным в темноте. И теперь, когда она приближалась к британскому побережью и месту реальных боевых действий, барометр снова начал стремительно падать.

Была бурная ночь и очень темно, когда первая мина упала за борт. Разыгралась снежная буря, и по мере продолжения работ сильное волнение захлестывало судно, обдавая его брызгами, но это было сравнительно большое судно, построенное для океанской торговли. Хотя темнота и снег были условиями, благоприятствовавшими тайной установке мин, и без их помощи опасность обнаружения была бы велика, усиливающийся шторм и волнение на море сделали работу трудной и опасной, несмотря на то, что это смертоносное оружие было устроено так, что автоматически выбрасывалось за борт.

Прежде чем последний груз был отправлен на дно, загудели мощные пушки, и волны одна за другой захлестывали корабль. Хотя защищенные воды находились менее чем в пятидесяти милях отсюда, движение туда означало бы неминуемое обнаружение и гибель, поэтому всю ту бурную ночь и в течение многих часов после рейдер всеми доступными ему средствами стремился пробиться в сторону моря, подальше от побережья и опасности, направляясь в пасть шторма и на широкую грудь Северной Атлантики, совершенно не подозревая, что, если бы не сила шторма, его должен был заметить, вероятно, в самом процессе постановки минного поля, небольшой военный корабль, шедший на северо-запад в более защищенных водах неподалеку от берега. на берегу.

Интересно отметить, что именно на этом минном поле несколько дней спустя был потоплен один из крупнейших трансатлантических лайнеров.

ГЛАВА XXI

С.О.С.

На протяжении всей войны во всех семи морях судами как старого, так и нового военно-морского флота велась огромная спасательная работа. Эта услуга была оказана как союзникам,

так и нейтральным, и врагам, но ни полного отчета о совершенных доблестных поступках, ни даже о количестве и национальности спасенных, по всей вероятности, никогда не будет доступно, да и не нужно, поскольку это был долг, который приносил свою награду.

Типичным примером того, как военно-морские патрули оказывали помощь несчастным жертвам обоего пола, брошенным дрейфовать в открытых лодках в штиль и бурю, при солнечном свете и снеге, по всем северным морям трусливыми *недоучками* культурной расы, было спасение пассажиров и экипажа лайнера у дикого западного побережья Ирландии зимой 1916 года.

Была середина декабря, и пронизывающий северо-западный ветер гнал снежные вихри. Море было умеренным, но сильная атлантическая зыбь заставляла одинокий патрульный корабль медленно опускаться в водянистые впадины, и только его антенны виднелись над окружающими склонами серо-зеленого моря, а минуту или около того спустя он головокружительно балансировал на холмах шириной в акр, и ничего, кроме белого тумана, скрывавшего широкий горизонт.

Это была дикая зимняя сцена, полная холода и лишений. Офицер, который только что вышел из теплой кают-компаний, чтобы сменить своего "напарника" на мостике, плотнее закутал шею толстым шерстяным шарфом и засунул руки в рукавицах поглубже в карманы спортивной куртки.

В каюте Маркони, расположенной на палубе *шлюпа*, сидел молодой оператор с прибором, прикрепленным к его голове, и чистыми и яркими приборами вокруг. Он родился и вырос в городе и остро ощущал монотонность жизни на море, хотя до него доходило множество интересных радиосигналов от обширной сети патрулей, покрывавших Западный океан и объединявших разделенные морем подразделения в более или менее однородный флот.

Вскоре появилось сообщение, написанное азбукой Морзе. Взяв карандаш, оператор нацарапал различные иероглифы на листке военно-морских сигналов, лежащем перед ним на столе; затем, помедлив несколько секунд, он потянул вперед крошечный рычажок и начал ритмично постукивать эбонитовой клавишей.

Это был призыв "S.O.S." и ответ, промелькнувший в эфире. Примерно через минуту командиру был вручен письменный сигнал с призывом о помощи, указанием местоположения и названия торпедированного лайнера. Взгляд на карту подсказал этому молодому, но опытному офицеру, что он не может надеяться привести свой корабль к месту катастрофы до наступления сумерек, и по восьмидесяти милям разделявшего их моря было разослано сообщение с вопросом, как долго поврежденный корабль сможет продержаться на плаву.

На это, однако, ответа не последовало, и двигатели шлюпа были пущены на полный ход. Теперь сильные брызги хлынули на палубу проливным дождем, и снежная дымка сгустилась. Качка корабля усиливалась по мере того, как он мчался по океанской зыби, глубоко погружая свой острый нос в морские массы. Конечности часовых затекли, и тонкий слой влажной соли обжигал их лица. Глаза болели от резкого ветра, и более четырех часов продолжалась гонка против надвигающейся ночи. Если бы наступила темнота до того, как были покрыты эти восемьдесят миль моря, все на борту понимали, что шансы найти кого-либо из выживших

значительно уменьшились бы. Даже самые сильные жизненные силы не смогут долго противостоять сильному холоду, а впереди в море могут оказаться женщины и дети.

Многие офицеры и команда шлюпа испытали муки холода, ран и соленой воды, брошенные на произвол судьбы в зимних морях, и воспоминание подействовало на них как удар кнута. Шли часы, зеленоватый оттенок моря постепенно превращался в свинцово-серый, а чистая белизна падающего снега резко контрастировала с быстро сгущающимися сумерками декабрьской ночи.

Это было в последние полчаса собачьей вахты, когда шлюп достиг места катастрофы, и скорость была снижена. По морю вокруг была разбросана и мрачной процессией плыла на юг гряда обломков — сломанный плот, несколько шезлонгов, рангоуты и канаты, спасательный пояс и несколько весел, - но лодок с живым грузом нигде не было видно.

Медленно описывая расширяющиеся круги, шлюп вел поиск, пока было светло, но кружащаяся дымка мелкого снега скрывала расстояние, и вскоре ранняя темнота зимней ночи опустилась на море. Холод становился невыносимым. Белый луч прожектора теперь вспыхивал над черными водами. В этом предательском свете был серьезный риск, который не санкционировался теорией войны. Это делало военный корабль мишенью для любой вражеской подводной лодки, скрывающейся поблизости, но казалось невозможным поверить, что 6000-тонный лайнер, вероятно, с несколькими сотнями человек на борту, мог быть так полностью уничтожен, и командиру шлюпа риск казался оправданным.

Другие корабли могли перехватить сигнал SOS и прибыть на место катастрофы раньше, но радиотелеграф шлюпа, хотя и был введен в действие, не смог подтвердить это, и поэтому поиски были продолжены.

В суровую ночь белый луч света то и дело вспыхивал сквозь снег. На несколько секунд он окутал море, а затем погас. В наступившей за этим крошечной тьме уши напряженно вслушивались, но не могли различить ничего, кроме плеска моря.

Звукопоглощающие свойства падающего снега сократили бы дальность любого крика, поскольку человеческий голос в самом сильном проявлении и при благоприятных атмосферных условиях редко бывает слышен на расстоянии более 1000 ярдов. Так проходил час за часом в леденящем холоде, и ничего не было видно, кроме случайной дорожки света на серых склонах моря и низкого стонущего ветра.

Снегопад прекратился, и в холодной тишине, которая так часто предшествует рассвету на севере, с моря донесся слабый вой, сначала такой неясный и смешанный с шумом воды, что его вообще нельзя было бы услышать, если бы двигатели шлюпа не были выключены, как это часто делалось ночью, чтобы те, кто находился на борту, могли слышать. За криком быстро последовал "храп" противотуманного сигнала лодки. Несколько оборотов гребных винтов шлюпа, и в сером свете декабрьского рассвета вдали по правому борту смутно виднелась большая корабельная спасательная шлюпка, поднимающаяся на гребне волны.

Осторожный человек [оэ] увринг поставил военный корабль рядом с лодкой, груженной полузамерзшими потерпевшими кораблекрушение, и началась спасательная работа. Это была печальная задача. Среди тридцати двух выживших было двенадцать женщин и детей, семеро из которых умерли от холода и переохлаждения в ту суровую ночь. Одна из них, молодая канадская

жена, возвращавшаяся домой к своему раненому мужу-солдату, была раздавлена взрывом первой торпеды и страдала от агонии в открытой лодке, прежде чем погрузиться в покой смерти.

Останавливаться здесь на страданиях, причиняемых сильным холодом, переохлаждением, голодом, жаждой, незажившими ранами и душевной агонией неизвестности, часто причиняемых хрупким женщинам и детям, брошенным на произвол судьбы в открытом море, значило бы просто повторить то, что так часто писалось и что навсегда останется в памяти моряков.

Когда все выжившие были подняты на борт — и многие сильно пострадали от обморожения — были начаты поиски двух других спасательных шлюпок, которым, как стало известно, удалось отойти от потерпевшего крушение лайнера.

Незадолго до полудня снова пошел снег, и ветер уныло завывал в снастях. Струи ледяных брызг взлетали вверх от носа и разлетались по носовой палубе корабля, обжигая кожу усталых матросов, стоявших на вахте. В течение нескольких часов тщетно обыскивали море вокруг. Снежные завалы скрывали все на расстоянии более нескольких сотен ярдов. Затем, ближе к четырем склянкам, шторм утих, и воздух очистился от белого тумана, но ничего не было видно, кроме широкой полосы бесцветного вздымающегося моря и свинцового неба.

Это произошло внезапно — неопишуемый взрыв с сильным всплеском воды, за которым последовали хриплые выкрики приказов, тихие стоны раненых и резкий треск кордита. Носовая часть шлюпа была снесена торпедой, и судно начало быстро оседать.

Две неповрежденные лодки были спущены на воду, и выжившие с лайнера снова были брошены на произвол судьбы, чтобы встретиться лицом к лицу с ужасами предыдущей ночи. Плоты свободно плавали со всеми, кто остался от команды шлюпа — двумя офицерами и тридцатью матросами. Их состояние было плачевным. У них не было времени раздобыть ни еды, ни дополнительной одежды, а легкие конструкции изкалука и дерева были так тяжело нагружены, что пассажиров постоянно заливало водой.

Едва успели лодки и плоты отойти от корабля, как он сделал последний рывок и пошел ко дну в облаке пара. Несколько минут спустя подводная лодка всплыла на поверхность примерно в 300 ярдах от нас и, пробыв там некоторое время, не предпринимая никаких усилий для оказания помощи, медленно отчалила.

Лодки взяли плоты на буксир, и все раненые, которые ужасно страдали от холода и соленой воды, были перенесены на первые. Одна из женщин, выживших с торпедированного лайнера, потеряла сознание в течение первого часа, и, хотя мужчины с радостью сбросили с нее дополнительную одежду, вскоре после этого она умерла.

Волны захлестывали плоты и посылали тучи жгучих брызг в переполненные спасательные шлюпки. Пронизывающий мороз сковал мокрую одежду, которая натирала ободранные и кровоточащие запястья матросов, налегавших на весла — отчасти для того, чтобы улучшить кровообращение, а отчасти для того, чтобы удерживать лодки носом к морю. Единственная надежда на спасение заключалась в том, чтобы продержаться на плаву до рассвета, когда сигнал "S.O.S.", отправленный до того, как шлюп затонул, мог принести им помощь. Побережье

Ирландии лежало в 300 милях к юго-востоку, и холод был настолько сильным, что мало кто ожидал пережить эту ночь.

Мрак зимнего дня уступил место темноте, а с угасанием дневного света усилился холод. Люди окоченели, и их незаметно смыло с плотов. Других, потерявших сознание, затащили в и без того переполненные спасательные шлюпки, которые под дополнительным весом погрузились в воду так глубоко, что за бортом теперь плескались зеленые волны, и потребовалось укладывать их в тюки. Конечности окоченели на резком морозе, и бескорыстные товарищи должны были возвращать их к жизни. Даже под прикрытием парусов холод был таким сильным, что к полуночи в живых остались только пять женщин и двое детей.

В течение долгих темных часов люди боролись под проливным дождем горьких брызг. Когда забрезжил рассвет, бросив бледный мистический свет на атлантическую зыбь шириной в акр, каждый понял, что жизнь зависит от прибытия корабля до того, как дневной свет снова померкнет на западе.

Снегопад прекратился за несколько часов до того, как стемнело, и в ясный утренний холод люди с трудом вставали и вглядывались в залитый водой горизонт в поисках знака, который вернул бы им жизнь. Незадолго до трех склянок, когда лодки поднялись на гребень волны, низко на восточном горизонте показалось тонкое пятно дыма. Если бы в измученных телах еще оставались силы, это вызвало бы ликование, но сейчас лишь легкое шевеление подавляемого возбуждения и множество безмолвных молитв.

Однако предел человеческих страданий и выносливости еще не был достигнут. Примерно через двадцать минут стало очевидно, что корабль не принял радиовывозов и проходил слишком далеко, чтобы до него мог долететь какой-либо звуковой сигнал, кроме выстрела большой пушки. Медленно дымный след растворился в дымке на большом расстоянии, так и не показав даже проблеска самого корабля.

Настроение у всех начало падать по мере того, как час за часом не было видно долгожданного паруса. Затем, около восьми склянок, один из матросов, стоявших в центре шлюпки первого помощника капитана, издал негромкий нечленораздельный крик, и через несколько минут в поле зрения показались смутные очертания большого корабля. Ожидание было невыносимым. Женщины, которым были чужды любые признаки религиозных эмоций, открыто преклоняли колени и молились, в то время как мужчины, которые раньше страдали подобным образом, пристально смотрели на далекий объект, зная, как непостоянна Судьба к морякам, попавшим в беду. Но корпус становился все больше, и на лицах всех засияла надежда. Мужчины отчаянно налегали на весла, в то время как другие размахивали кусками паруса или одежды, чтобы привлечь внимание.

Теперь меня ждал сюрприз. Из кармана своего спортивного пальто первый офицер достал то, что он до сих пор прятал именно на такой случай — мужской пистолет с небольшой единственной красной ракетой. Несмотря на усталость, у всех вырвался хриплый крик радости, когда они увидели, как ракета взмыла в воздух и вспыхнула кроваво-красным сиянием.

Вскоре зоркие глаза разглядели вереницу флагов, развевавшихся на фалах приближающегося военного корабля, и хотя минуты казались часами, никто не мог толком вспомнить, что произошло потом. Одни говорят, что крейсер прошел рядом с ними, а другие — что она спустила

шлюпки и пошла по кругу. Но сорок восемь выживших были высажены в Ливерпуле три дня спустя, оставив в пустынях Западного океана двести убитых.

Интересно отметить, что выжившие с торпедированных кораблей часто проявляли большое нежелание покидать свои спасательные шлюпки и подниматься на борт спасательного судна, особенно когда они находились на расстоянии легкого плавания от гавани. После того, как их торпедировали, спасали и снова торпедировали, они часто предпочитали сравнительную безопасность, но трудности маленькой открытой лодки риску и роскоши большого корабля. В особенности это относилось к скандинавским морякам, чьи способности управлять небольшими лодками хорошо известны.

Следует, однако, отметить, что, насколько это касалось британских и американских моряков, люди выходили в море снова и снова, после того как были торпедированы или заминированы шесть, семь и даже восемь раз. Именно эта замечательная стойкость торгового флота спасла Европу от голода.

ГЛАВА XXII

В ТЕНИ БОЛЬШОГО МОРСКОГО СРАЖЕНИЯ

Вечером 30 мая 1916 года шесть дрифтеров его Величества стояли у причала шотландской военно-морской базы, отдыхая несколько часов после утомительных дней патрулирования затопленных сетей. Их офицеры и экипажи, за исключением одной роты с печальными лицами, несущей караульную службу, наслаждались либо сравнительной роскошью кают-компаний из рифленого железа, расположенной на продуваемом всеми ветрами каменном пирсе, либо более полным расслаблением от краткого посещения театра в соседнем городке. Было также много других кораблей, которые стояли на угле, отдыхали и ремонтировались, поскольку база была большой и важной.

В разведывательном управлении помощник казначея, уставший от расшифровки шифрованных радиосообщений флотилий, патрулей и тральщиков, разбросанных на многие лиги моря, лежащего между этим портом и побережьем Германии, разговаривал со старшим офицером, дежурившим ночью.

Около 8 часов вечера вошел посыльный из службы радиосвязи со знакомым бланком сигнала, и вице-президент небрежно разложил его на столе перед собой, достав из сейфа сбоку от себя маленькую книгу дешифровки в свинцовой обложке. Несколько царапин ручкой под секретным сигналом - и расшифровка была завершена. Он быстро поднял глаза и жестом глубокого удовлетворения передал сигнал офицеру, временно командующему базой.

Пожилой мужчина прочитал его и на мгновение замолчал, прежде чем ответить. Это было краткое и теперь уже историческое заявление о том, что столкновение между линейными крейсерами сэра Дэвида Битти и германским флотом Открытого моря неизбежно. Множество приказов, которые необходимо было выполнить в случае всевозможных чрезвычайных

ситуаций, быстро пронеслись в его активном мозгу. На короткое время сцена, происходящая в черноте Северного моря, заняла его мысли, потому что он участвовал в битве при Доггер-Банке и знал, что на самом деле означают эти короткие слова. Это был вечер Ютландской битвы.

Быстро поднявшись на ноги, ночной дежурный офицер схватил телефон, позвонил командующему адмиралу, который ушел домой ужинать, и поспешно покинул разведывательное управление, чтобы выполнить множество заранее подготовленных распоряжений.

"Старик", как неизменно называют адмиралов, очевидно, был готов к чрезвычайной ситуации, поскольку его большая серая машина пронеслась мимо часовых на подступах к базе, и через несколько минут он был заперт со своими командирами и другими офицерами в маленькой, обитой спичками каюте. На столе перед ним были разложены карты, и в течение следующего получаса офицеры и посыльные были заняты телефонами и другими средствами быстрой концентрации.

В соседнем крупном городе полиция получила приказ о "всеобщем отзыве военно-морских сил" и активно действовала на улицах, вежливо информируя офицеров и рядовых, находящихся в краткосрочном отпуске, о том, что их услуги немедленно требуются на базах. В театрах и кинозалах со сцены или на экран передавалось загадочное послание: "Всем морским офицерам и матросам немедленно вернуться на свои корабли", - точная копия ночи перед Ватерлоо.

Мужчины задавались вопросом, а женщины забеспокоились. Означало ли это вторжение или воздушный налет? Было задано много вопросов, когда в тишине были оставлены места и колонны в синем и золотом цветах потекли из увеселительных заведений. Такси, полные офицеров, мчались друг за другом по улицам. Гражданским лицам пришлось уступить место морякам в трамвайных вагонах, а затем, менее чем через тридцать минут, все снова стихло, если не считать групп людей, обсуждавших возможности перед большими общественными зданиями. Но даже они вскоре рассеялись, когда были распространены обнадеживающие сообщения, в которых намекалась причина отзыва, и уравновешенные граждане Шотландии разошлись по домам, гадая, какими будут великие новости завтра - ведь судьба империй может решиться этой ночью.

Когда каждый офицер и рядовой въезжали на базу, ворота закрывались. Часовые и офицер охраны "официально" ничего не знали, но в кают-компаниях в конце каменного причала новости о происходящем обсуждались в мельчайших подробностях. В 11 часов вечера были получены приказы некоторым малым судам трогаться в путь с запечатанными ордерами. Час спустя пришло сообщение, что с шестерых бродяг должны быть сняты все их боевые принадлежности и им должны быть предоставлены носилки, койки, стропы и другие приспособления для перевозки раненых. Они должны были быть готовы выйти в море в 2 часа ночи.

Всем было приказано спешить. Из трюмов этих кораблей были извлечены груды противолодочных устройств. Другие суда подошли вплотную и разгрузили носилки, койки и стропы, которые были получены в местных военно-морских госпиталях и на кораблях-госпиталях. Офицеры сгруппировались вокруг командира в кают-компаниях и напечатали приказы, которые, очевидно, были подготовлены задолго до этого и тщательно объяснены им. Были разданы флаги Красного Креста, и к 1.30 ночи все были готовы к выходу в море.

Другие корабли бесшумно вышли в синеву ночи, чтобы усилить патрулирование и помешать вражеским подводным лодкам занять позиции для атаки основных боевых флотов по их возвращении в гавань.

Были получены радиосообщения, указывающие на концентрацию немецких подводных лодок на линиях связи. Каждый вооруженный корабль пользовался большим спросом, но над темными водами, обдуваемыми сильным восточным бризом, артиллеристы многих батарей неотрывно смотрели, как поблескивают прожекторы, исследуя все, что двигалось на поверхности воды. Лучи устремились к небу, обозначая вражеские воздушные флоты.

По темным набережным и палубам кораблей бесшумно двигались сотни моряков, готовясь к выходу в море. Столбы дыма из коротких труб эсминцев, траулеров и дрейфтеров казались черными на фоне темно-синей пустоты, и время от времени хриплые голоса выкрикивали приказы, неразборчивые с расстояния. Это была спокойная подготовка, а не шумная спешка, и хотя атмосфера подавляемого волнения действительно преобладала, когда людей собрали и при свете боевых фонарей распределили по разным кораблям лишних матросов, это было скорее чувство надежды, чем удовлетворения.

Почти два года эти люди спокойно сражались с неуловимой подводной лодкой, с разрушающей нервы миной и безропотно переносили ужасные лишения, кропотливую работу и монотонность патрулирования, и теперь их единственной горячей надеждой был хотя бы проблеск реальности.

В кают-компании на набережной около шестидесяти офицеров всех рангов обсуждали возможности боя, нетерпеливо ожидая последней команды перед началом боевых действий — "Действовать, как приказано". Разговор зашел о Гранд Флите под командованием сэра Джона Джеллико, надвигавшемся с севера. Многие видели эти километры гигантских военных кораблей, само существование которых сохранило за Антантой господство на море и все, что оно подразумевало. Другие служили на кораблях, названия которых были знакомы англичанам со времен Нельсона, и теперь полагали, что, когда, наконец, "старый корабль" — возможно, совершенно новый супердредноут — вступит в бой в тот великий день, им повезло командовать "одноконной" лодкой за много миль от поля славы.

Пробило четыре склянки, когда пришел сигнал для всех кораблей, которым было приказано выйти в море. Они быстро натянули непромокаемые куртки, потому что начался мелкий дождь, а сырой ветер в этот ранний час был пронизывающе холодным. Почти бесшумно маленькие серые кораблики выскользнули из гавани и растворились в синеве ночи.

Когда над беспокойным морем забрезжил рассвет, разные флотилии были далеко друг от друга, каждая занималась своей задачей. Те, кто патрулировал маршрут, по которому возвращались линейные крейсера, обнаружили, что действуют совместно с дивизионом эсминцев, некоторые из которых были переоборудованы всего несколько часов назад, но, когда прозвучал боевой набат, *были* готовы к выходу в море за невероятно короткое время, тем самым заслужив похвалу главнокомандующего.

Была получена информация, которая позже в тот же день была подтверждена, о том, что не менее пяти вражеских подводных лодок, как известно, ожидают поблизости с целью нападения

на любые поврежденные корабли боевых флотов, и в обязанности патрулей вошло убрать их подальше от линий связи. В течение более чем двадцати часов моря вокруг были взбаламучены киллями разнородного флота кораблей, вооруженных столь же разнородным оружием. Орудийные расчеты оставались у своих орудий до тех пор, пока у них не заболели конечности, а впередсмотрящие обшаривали море горящими глазами. В короткие темные часы майской ночи в северных широтах прожекторы освещали ближние подходы, в то время как в черной пустоте моря и неба за его пределами мириады кораблей "москито" двигались над поверхностью воды с погашенными огнями и расчищенными для действий узкими палубами. Сигналы тревоги были частыми, и случайные желтые вспышки и резкие взрывы кордита, некоторые из которых были слишком далеки, чтобы их можно было разглядеть, рассказывали свою историю. В предательском свете раннего рассвета плавники крупных морских свиней не раз ошибочно принимали за перископ жертвы.

Поскольку флотилия Красного Креста ждала за ширмой патрулей и оборонительных сооружений, события развивались быстро. Каждому маленькому суденышку было приказано присутствовать на том или ином из больших военных кораблей, которые с часу на час ожидалось из зоны боевых действий. Носилки, постельные принадлежности, раскладушки и стропы были сложены на палубах, и для выноса раненых были выделены дополнительные руки.

Другая флотилия была готова заменить потери подкреплениями, которые были сосредоточены специальными поездами, чтобы боевые флоты и эскадры могли снова быть готовы к выходу в море в кратчайшие возможные сроки.

На базе ждали поезда и большие корабли со всеми известными приспособлениями, чтобы облегчить страдания людей, прибывающих с моря.

Было обычное майское утро с легким восточным бризом, когда в поле зрения появился первый из большой вереницы кораблей — *H.M.S. Lion*. Ураган радостных возгласов приветствовал ее с палубы каждого проходившего мимо корабля. Затем доблестный "*Уорспайт*", низко опущенный кормой, израненный смерчами снарядов; "*Новая Зеландия*", почти не тронутый огненным испытанием; отважный маленький легкий крейсер "*Саутгемптон*", пробитый и потрепанный; за ним крейсер за крейсером с сопровождающими его эсминцами, у некоторых из которых большие блестящие стальные осколки снарядов все еще плотно торчали в пробитой броне; у других пробоины заткнуты деревом, а бортовые залпы окрашены в ярко-желтый цвет взрывчатки. Орудийные щиты, зацепленные порывами снарядов, были вырезаны, как резьба; воронки были испещрены почерневшими отверстиями; но ни одно из них не вышло из строя. Лишь немногие из тяжелых орудий и бронированных барбетов, если таковые вообще были, были повреждены, и все, кроме одного — "*Уорспайта*", — гордо вступили в бой своим ходом. Это было возвращение эскадрилий линейных крейсеров и легких крейсеров, которые под командованием сэра Дэвида Битти встретились и разгромили практически весь германский военно-морской флот. Великий флот — самое большое скопление военных кораблей, когда — либо известных, — уходил обратно в северный туман, и если бы ему представилась возможность, к которой он так стремился, он, несомненно, уничтожил бы остатки флота фон Хиппера.

Наблюдателю издалека было бы трудно поверить, что это тот самый флот, который только что участвовал в величайшем морском сражении в мировой истории. И все же палубы

гидросамолета "*Энгадин*" были покрыты людьми в пестрой одежде, мрачным напоминанием о суровости испытания, поскольку они были выжившими из тысяч людей, находившихся на борту "*Принцессы Королевской*" и "*Непобедимого*". На высокой юте капеллан флота был окружен фигурами в позаимствованных спортивных костюмах, возносящими благодарность Богу Сражений за их спасение.

Когда двигатели каждого большого корабля временно останавливались, рядом стояло судно флотилии Красного Креста, и начиналась более мрачная военная работа. Попадание снаряда в лазарет Его величества *Лайона* привело к тому, что сэру Дэвиду Битти пришлось разместить многих раненых на этом корабле в его собственных каютах. Единственная жертва на "*Новой Зеландии*" была вызвана порывом разорвавшейся стали на сигнальном мосту. Большой снаряд прошел вдоль ряда офицерских кают в разрушенном маленьком *Саутгемптоне*, и многие из них чудом избежали смерти. В современной морской войне список тяжелых потерь кажется неизбежным, и смертоносный характер морского сражения, возможно, будет лучше понят, если будет указано, что на одном из линейных крейсеров было чуть более трехсот жертв, из которых почти двести были убиты на месте, и это на корабле, который все еще гордо входил в порт в боевом состоянии. Там, где снаряды разрывались в стальных пластинах, выделяющийся сильный жар обжег одежду и кожу многих, кого не задела разлетающиеся осколки стали, и экипажи вспомогательных батарей меньших орудий серьезно пострадали.

Первыми с палуб военных кораблей на ожидавшие катера Красного Креста были спущены раскладушки. О терпении и тщательности, с которыми была проведена эта сложная операция, можно судить по тому факту, что во время транспортировки не было никаких жертв. Человеческие тела, с головы до ног обмотанные желтыми повязками с пикриновой кислотой, опускали на палубы или несли по сходням. По любопытному волеизъявлению судьбы, *пикриновая кислота*, одно из самых смертоносных известных взрывчатых веществ, также служит медицинской повязкой для облегчения боли, которую в другой форме она могла вызвать. Ходячим раненым с руками на перевязях или головами, покрытыми корпией, помогали спускаться по бортам корабля почерневшие от дыма товарищи в форме, изорванной в клочья жестокими боями на море.

Все серьезные случаи контузии с максимальной скоростью доставлялись специальными подразделениями на большие и богато оснащенные госпитальные суда. Те, у кого были легкие травмы, были доставлены на берег и помещены в санитарные поезда для распределения по крупным военно-морским госпиталям. Организация была настолько совершенной, что в течение трех часов все лазареты были очищены и на борт были доставлены свежие команды. Эскадрильи снова были готовы дать бой.

Двадцать четыре часа спустя патрульные флотилии вернулись на свои базы, чтобы снова приступить к опасной и монотонной, но менее зрелищной работе по тралению и патрулированию. Их работа по предотвращению концентрации немецких подводных лодок на линии следования возвращающихся флотов и по вывозу раненых получила высокую оценку главнокомандующего. В тот вечер в кают-компании на маленьком каменном пирсе был произнесен молчаливый тост за тех, кто поднялся на борт в величайшем морском сражении со времен Трафальгара.

ГЛАВА XXIII

НОЧНАЯ АТАКА

Два дрифтёра, примерно в миле друг от друга, без огней, указывающих на их присутствие, лениво дрейфовали во время отлива. Стояла невыносимо жаркая ночь в середине августа. Едва заметная рябь нарушала гладь моря, но густая темнота и отсутствие звезд говорили о тяжелых облаках над головой. Барометр быстро падал в течение нескольких часов, и все условия, казалось, указывали на надвигающийся шторм.

В обязанности этих двух судов входило следить за линиями хитроумно расставленных подводных сетей (описанных в предыдущей главе) и направлять несколько торговых судов, проходивших этим путем, через лабиринт этих оборонительных сооружений, временно устроенных в качестве ловушки для коварного "фрица", если ему доведется курсировать поблизости.

Дрифтёры были надлежащим образом вооружены пушками и глубинными бомбами, чтобы атаковать любое подобное чудовище глубин, которое выдавало свое присутствие, запутываясь в тонкой проволочной сетке и таким образом прикрепляя к себе пылающий хвост, который затем волочился по поверхности, делая его мишенью для всех приятных сюрпризов, лежащих наготове на палубах патрульных судов.

Ловля фрица была популярным видом спорта в противолодочной службе, пока "рыба" не стала пугливой, а ее приверженцы *пресыщенными*; тогда примитивную сеть заменили на более научные устройства, уже описанные. Это требовало бесконечного терпения и означало очень тяжелую работу с *привкусом* опасности. Ибо, когда были уложены тонны стальной проволочной сетки с ее тяжелыми грузилами и поплавками, дни были потрачены на осмотр и ремонт, а затем были потрачены бесконечные ресурсы, чтобы заставить подводную лодку попасть в ловушку. Иногда путешествие заканчивалось захватывающей погоней с горящим бумом в качестве путеводной нити.

Это было в ранний период войны, когда Парижу все еще угрожали тевтонские армии и союзники уверенно ждали столкновения великих боевых флотов. Каждую темную ночь на северном море глаза и уши безмолвно наблюдали и прислушивались к появлениям и исчезновениям, которые должны были предвещать шторм. Напряжение было велико, хотя работа и не была впечатляющей, ибо все знали, что безопасность Англии или, по крайней мере, ее свобода от вторжения может на один краткий исторический миг зависеть от бдительности и мужества этой разнородной, нерегулярной конницы - морских патрулей.

Огромные эскадрильи крейсеров прочесывали Северное море. Битва казалась неизбежной, и в воздухе этой темной ночью 1915 года витала та смутная волна человеческого электричества, которая проходит вдоль линии огня перед атакой на рассвете и даже распространяется на линии связи.

Только что пробило шесть склянок, когда слабый прохладный ветерок пронесся по поверхности, а несколько минут спустя первая яркая вспышка молнии озарила небо на востоке. На "Дрифтере 42" началась драка за непромокаемые куртки, когда хлынул дождь, шипящий, как выпущенный потоп. Шторм был сильным, пока длился. Над безмятежной поверхностью прокатился гром. Молния прорезала небо, осветив черную пустоту внизу. Примерно тридцать минут небо сверкало и ревело, затем шипение дождя прекратилось, и шторм медленно двинулся на север, но одна из последних вспышек показала, что что-то низко на поверхности крадучись движется вперед. Однако полученный проблеск был настолько кратким, что казался всего лишь призраком — отнюдь не редкое явление, когда люди наблюдают за ним годами. Когда произошла следующая вспышка, поверхность моря вокруг была чистой.

Как обычно в таких случаях, половина вахты на палубе могла поклясться, что видела это, в то время как те, кто не смотрел, высмеяли эту идею, поэтому командир ничего не сказал и принял меры предосторожности. Была вызвана вахта внизу, и к мощному маленькому орудию на носовой палубе был приставлен личный состав. Затем все ждали в тишине, напряженно прислушиваясь к странному поскрипыванию подводной лодки на ходу.

В те первые дни боевых действий не существовало сложных гидрофонов для обнаружения приближения подводных лодок под водой, и единственная надежда на предупреждение исходила из возможности мгновенного выхода подводного судна на поверхность. Бесполезность перископа для навигации в темноте, которая в настоящее время является основным ограничением подводных лодок, делала весьма вероятным, что ночью они будут курсировать на поверхности, и в случае вынужденного погружения будут более или менее вынуждены быстро всплывать, чтобы установить местоположение своего противника, прежде чем можно будет выпустить торпеду с какими-либо шансами на успех.

По этим причинам все глаза и уши бродяги были напряжены, чтобы уловить первый проблеск или звук, и сохранялась мертвая тишина. Именно в такие моменты человек обнаруживает, насколько обостряются чувства, когда в темноте вокруг подстерегает опасность. Вещи, незаметные в обычных условиях, могут быть отчетливо видны или услышаны, когда жизнь зависит от полученного таким образом интеллекта.

Прошли долгие минуты тишины, ничего не происходило; затем послышался отдаленный и знакомый скрип, поначалу почти неслышный. Расчет орудия приготовился к предстоящей суровой работе. От быстроты и точности стрельбы, вероятно, будут зависеть не только их собственные жизни, но и жизни их товарищей. Наводчик разогнул спину и посмотрел вдоль серой трубы на крошечный голубой огонек электрического ночного прицела. Патрон был вставлен в открытую казенную часть. Затем наступили те бесконечные секунды перед началом действия.

Напряжение было бы почти невыносимым, если бы почти вся команда не привыкла к жизни, висящей на волоске на морских просторах.

Вспышка света, поначалу почти призрачная, появилась из темноты примерно в 500 ярдах по правому борту. Он почти мгновенно превратился в ярко-белую вспышку, освещавшую поверхность черной воды по мере движения. Над морем поплыл резкий запах горящего кальция, и двигатели "дрифтера" начали тяжело гудеть.

Напряжение ослабло, команда "дрифтера" разразилась приглушенными возгласами, когда он набирал скорость, и лампа Морзе мигнула другому дрифтеру, находящемуся где-то в темноте вокруг, приказом к согласованным действиям. Справа по борту появилась ответная светящаяся точка, и погоня началась всерьез.

Несколько минут спустя яркий свет от кальциевого буя, который теперь буксировался по воде со скоростью нескольких узлов, отразился на лицах экипажа, когда они направили свое орудие вперед, но подводная лодка находилась под поверхностью и, хотя, вероятно, совершенно не подозревала о пылающем хвосте, который выдавал ее движения, казалось, знала, что за ней охотятся надводные корабли. Пробежав несколько минут прямо вперед, она повернула на восемь пунктов к востоку в попытке сбить с толку преследователей.

Погоня была довольно долгой, так как скорость дрифтеров была недостаточной, чтобы позволить им быстро догнать свою добычу, но гибкость паровой машины постепенно дала надводным кораблям преимущество, и они подкрались вровень со светом. Затем, когда их котлы почти лопнули, а из труб вырывалось пламя, они двинулись вперед, пока не оказались над самой подводной лодкой. С кормы дрифтеров были сброшены глубинные бомбы. Вода вскипела от силы взрывов, и лампочка на буйке погасла. "Дрейфующие корабли" по-прежнему держали курс в ставшей похожей на пелену черноте, и другие бомбы шлепнулись в воду за кормой, чтобы взорваться с глухой вибрацией через несколько секунд после того, как они оторвались от поверхности.

Двигатели двух небольших надводных кораблей были выключены, и все насторожились, но ни один звук не нарушал тишины летней ночи, кроме раскатов далекого грома и мягкого плеска моря о борта. Сигналы азбуки Морзе перебегали с одного корабля на другой и обратно. Когда были приняты надлежащие меры предосторожности против новой внезапной атаки, "Рыцарство моря" приказало провести поиск возможных выживших. Это было сделано с помощью сигнальных ракет, но были обнаружены только нефть и небольшой мусор. Были сброшены буи, чтобы отметить место, и проведены зондирования. К отчету о происшествии была добавлена глубина в двадцать четыре сажени, а несколько дней спустя водолаз сообщил, что обнаружил обломки U-C 00.

ГЛАВА XXIV

ТАЙНЫ ВЕЛИКИХ МОРСКИХ ПУСТОШЕЙ

Пиратская война немецких подводных лодок породила множество морских загадок. Некоторые из них были раскрыты по прошествии месяцев и даже лет, в то время как другие, по всей вероятности, останутся неизвестными до тех пор, пока море не отдаст своих мертвецов.

К числу последних можно отнести любопытное обнаружение в Северной Атлантике безымянного парусника без груза, опознавательных документов и команды, но в целости и сохранности от грузовика до келсона, с двумя аккуратно уложенными на борту спасательными шлюпками и недоеденным ужином на столе в каюте. Эксперты обследовали это судно, когда его привели в порт, но до сих пор были совершенно неспособны предложить какое-либо

решение или обнаружить какую-либо зацепку, кроме того факта, что оно было построено и оборудовано в каком-то американском порту и имело необычно большой экипаж.

Другой подобной загадкой стало исчезновение французского судна во время рейса в Новый Орлеан и открытие одиннадцать месяцев спустя, что оно заходило за водой и едой в небольшой порт на тихоокеанском побережье Южной Америки. До сих пор не было обнаружено никаких дальнейших следов, равно как и причины, по которой она изменила курс и обогнула мыс Горн.

Загадка, которая остается загадкой до конца главы, вероятно, будет раздражать людей с богатым воображением, но по прошествии нескольких недель разгадка следующего происшествия была найдена.

Призрак Гудвинов

Ночь была непроглядной, с юго-запада накрапывал мелкий дождь. Летний шторм, бушевавший последние двадцать четыре часа, утих, и хотя на крутых склонах все еще были ночные колпаки, ветер дул лишь порывистыми порывами. Далеко по правому борту расплывчатое пятно белой пены простиралось поперек моря, и глухой рев "Гудвинс", вырвавшийся из водоворота, разносился по разделявшим его водным просторам.

Вооруженный траулер "*Кроншнеп*" храбро прокладывал себе путь сквозь каждый зеленый заросли, поднимавшийся ей навстречу, покачиваясь над морем в облаке брызг. Фигуры в непромокаемых костюмах осторожно двигались вдоль спасательных тросов, потому что, когда на судно обрушилась волна, тонны воды захлестнули его наклонные палубы, затопив фальшборт и заставив крепкое судно стонать и дрожать от носа до кормы.

В маленькой рубке тусклый свет нактоуза падал на суровое мокрое лицо командира, который наблюдал за вздымающимся впереди морем, отдавая указания рулевому и все это время не сводя глаз с далекого пятна пены, покрывающего коварные отмели.

Мало кто, кроме моряков, может осознать опасности и тревоги мореплавания во время войны. Отсутствие не только сигнальных огней, которые в мирные дни разносят свои сигналы далеко по морю, отмечая бесчисленные опасности, подстерегающие вдоль коварных берегов, но и военных кораблей и торговых судов, несущихся сквозь ночь без малейшего проблеска света из иллюминатора, обозначающего их приближение, - возможно, со скоростью почти три четверти мили в минуту; секундная нерешительность со стороны мозга и нервов, управляющих каждым кораблем, мгновенное забвение об этом неуловимом "правильном поступке" — какая-то вторая опасность, привлекающая внимание других. вспышка внимания с самого начала — даже ослепляющее облако брызг в психологический момент — и что ж, еще два корабля исчезли, унося, возможно, сотни жизней. Однако такое случалось крайне редко, и причина заключалась в том, что все, на что были способны эта неутомимая энергия, мастерство и нервы, было сделано на море в те годы штормов и стрессов.

Примерно через два часа, незадолго до того, как над бурлящим морем забрезжил рассвет, исключительно сильная волна ударила траулер прямо по левому борту. Молотоподобные удары воды, хлынувшей на борт и ударившейся о основание рулевой рубки и надстройки, на мгновение заглушили все остальные звуки. Когда воздух очистился от летящей пены, впереди из темноты вырисовался большой черный корпус, который, казалось, внезапно вырос до

огромных размеров, возвышаясь высоко над баком траулера. Раздался свисток, резкий приказ, и траулер вильнул вправо, оказавшись в опасной близости от огромной черной массы. Это было на волосок от гибели, и стража затаила дыхание в ожидании столкновения и толчка, которые на короткую секунду показались неизбежными.

Времени для действий или подачи сигнала не было. Огромный корабль проскользнул мимо, словно черный призрак, обрамленный белизной летящего "скада". Он растворился в туманной темноте моря и неба почти так же быстро, как появился, и, что любопытно, его прохождение не сопровождалось звуком пульсирующих двигателей.

Капитану патруля потребовалась всего минута, чтобы решить, что делать. Он быстро отдал приказ рулевому и предупредительно крикнул вахтенным внизу, на палубе. Маленькое суденышко, когда оно развернулось, накренилось на дне моря и поднялось, дрожа от края до края. В следующее мгновение лавина бело-зеленой воды обрушилась на нее, залив палубы и подняв тучи брызг высоко над трубой и мачтами. Затем началась захватывающая погоня, море бушевало за кормой, и все взгляды пытались проникнуть во тьму впереди.

Слабый туманный свет нового дня озарил восточный горизонт, прежде чем впереди снова замаячил таинственный корабль. Однако из-за продолжающегося волнения было трудно различить какие-либо национальные или местные особенности, которые могли бы дать ключ к разгадке ее личности или намерений, и ожидание было напряженным.

Два орудия патрульного судна были приведены в боевую готовность, и на перемышке затрепетал сигнал с тремя флагами, но немедленного ответа с идущего впереди корабля не последовало. Затем, после нескольких минут паузы, во время которой человек с траулера пытался воспользоваться светом занимающейся зари, с его борта сверкнула желтая вспышка, и снаряд срикошетил от воды прямо перед таинственным пароходом. Ответа по-прежнему не было, но теперь было ясно видно, что двигатели не работают и судно дрейфует по ветру и морю.

Было ли это просто *военной уловкой*, чтобы получить преимущество в случае нападения, или это было судно, выведенное из строя штормом, бушевавшим в течение последних сорока восьми часов? Ни одно из этих предположений, однако, удовлетворительно не объясняло полного игнорирования сигналов и предупредительного выстрела, который был произведен по носу корабля.

На фалах траулера снова была поднята цепочка флажков, на этот раз это был хорошо известный сигнал из *Международного кодекса*, но по-прежнему никто не обратил внимания на содержащийся в нем повелительный приказ.

После того, как погоня продолжалась более часа, с траулера был произведен еще один выстрел. Выстрел эхом разнесся по все еще бушующему морю, и всплеск снаряда только что достиг носа корабля. Ответа по-прежнему не было, и курс траулера был изменен таким образом, чтобы вскоре он приблизился к своей добыче. По мере того как становилось светлее, стало видно, что с носа по правому борту в воде волочится прочный трос, и подозрение о каких-то новых признаках морской культуры возросло. Когда дистанция сократилась примерно до 1000 ярдов, она медленно развернулась, пока почти не врезалась бортом в траулер, орудия которого немедленно открыли огонь всерьез. Третий снаряд попал в большую рулевую рубку таинственного корабля, полностью разрушив ее. Когда стало очевидно, что ответного огня не будет, орудия траулера снова замолчали, и два судна сблизилась друг с другом. Частично

стертое название, которое стало неразборчивым из-за плеска волн, ударявшихся о прилавок, можно было различить с помощью бинокля в разгорающемся свете раннего утра, но ни офицеров, ни команды не было видно, мостик и палубы казались пустынными.

Однако, чтобы не быть введенным в заблуждение этой уловкой — поскольку в подобных случаях корабли разлетались на куски с близкого расстояния скрытыми батареями — "*Кроншнеп*" приближался осторожно, держа нос на прицеле, представляя собой как можно меньшую цель, и направив свои орудия на добычу. Это плавание по морю - нервная работа, и ее нужно выполнять медленно. Траулер дважды обошел таинственный корабль, и солнце поднялось уже высоко, пробиваясь сквозь гряды облаков, которые неслись по летнему небу, и окрашивая все еще бурное море золотистыми бликами, прежде чем было сочтено безопасным ослабить все меры предосторожности. Даже тогда море препятствовало любым попыткам подняться на борт любопытного судна, и в течение шести часов траулер цеплялся за свою добычу, которая быстро уносилась далеко в Северное море.

Опасность нападения вражеских подводных лодок была велика, и артиллеристы стояли у своих орудий, хотя каждые несколько секунд их обдавало потоками тяжелых брызг, которые все еще заливали носовую часть. Наконец терпение и выдержка были вознаграждены. Море успокоилось настолько, что можно было спустить шлюпку и с трудом поднять ее с подветренной стороны таинственного корабля.

Вооруженный охранник во главе с младшим лейтенантом нетерпеливо вскарабкался по высоким покачивающимся бортам. Едва они добрались до палубы, как их единственный путь к отступлению был отрезан. Двое мужчин, оставшихся в спасательной шлюпке, не смогли удержать ее у железных бортов большого корабля. Она поднялась, как пробка, на гребне волны, почти до уровня верхней линии иллюминаторов, а затем упала обратно, зацепившись за края перекатных стапелей. Раздался треск ломающегося дерева, и в следующую минуту двое полутонувших мужчин были вытащены своими товарищами на палубу по бортам.

Это был тревожный момент, потому что, хотя палубы казались пустынными, было то странное, сверхъестественное чувство, которое всегда присутствует при столкновении с неизвестной опасностью. В конце концов, это могло оказаться *военной уловкой* или какой-то новой формой устрашения. С траулера было всего шесть человек — достаточно небольшая группа, однако хорошо вооруженная, если дело дойдет до драки, — и при осмотре судна соблюдалась большая осторожность. На случай предательства был подан сигнал, и *Кроншнеп* с ее ружьями и *рацией* оказался бы опасным противником.

Однако все было хорошо, потому что корабль был пуст. Тщательный осмотр кают показал, что отъезд офицеров и команды был поспешным, но все судовые документы были тщательно изъяты. Форпиковый или носовой водонепроницаемый отсек был полон воды, но насыпная часть удерживала судно на плаву. Помимо этого, не было видно никаких повреждений выше ватерлинии, и состояние как корпуса, так и двигателей было хорошим. Оказалось, что это испанское судно, и, чтобы еще больше разгадать тайну, ее четыре спасательные шлюпки все еще были на шлюпбалках, хотя и с подвесными моторами, готовыми к спуску.

В те тревожные дни тот факт, что спасательные шлюпки были подняты в готовности к непредвиденным обстоятельствам, почти ничего не говорил, но когда тщательный поиск показал, что многие спасательные пояса пропали вместе с экипажем, проблема стала

интересной. Были ли они доставлены на палубу немецкой подводной лодки, которая впоследствии нырнула и оставила их тонуть, как это было в случае с экипажем британского рыболовецкого судна, или их доставили в Германию в качестве военнопленных? Против обоих этих предположений выступал тот факт, что на корабле остались все шлюпки, и немецкая подводная лодка вряд ли подошла бы близко даже к нейтральному кораблю, особенно во время плохой погоды, которая царила в течение последних нескольких дней. Останется ли это одной из многих загадок великой морской войны?

Спустя несколько часов траулер со своим большим "призом" — своим ходом — вошел в восточную военно-морскую базу и с помощью буксиров пришвартовался к месту захвата.

Объяснение пришло из штаб-квартиры несколько недель спустя. Судно "Барселона" приземлилось на "Гудвинс" примерно за три часа до того, как оно чуть не столкнулось с траулером. Ее команда, думая, что она быстро разобьется в прибое, подала сигналы бедствия и была благополучно доставлена на берег в спасательной шлюпке. Прилив и юго-западный ветер довершили остальное, освободив судно от опасных песков.

ГЛАВА XXV

ИЗ-ЗА ОБЛАКОВ И МОРСКИХ ГЛУБИН

Уже было показано, что наука ведения воздушной войны тесно связана с наукой ведения боевых действий под водой. Дирижабли и гидросамолеты играют важную роль во всех противолодочных операциях. Они осуществляют очень эффективное патрулирование и могут обнаружить присутствие как подводных лодок, так и мин под поверхностью.

Во время Первой мировой войны по всему британскому побережью были размещены базы вооруженных самолетов, и морское и воздушное патрулирование действовало в тесном сотрудничестве. Часто случалось, что один оказывал важную услугу другому. Случай, подобный этому, произошел у базы на восточном побережье в ноябре 1916 года.

Спасение воздушного корабля

Большая машина въехала на деревянный пирс небольшого морского порта, несмотря на сильную тряску от неровных досок. Его рывком подняли, когда он поравнялся с одним из маленьких серых патрульных катеров, известных под общим названием M.L., который лежал в спокойной воде рядом с энергично работающим воздушным компрессором.

Два офицера Королевской военно-морской воздушной службы с личным составом, несущие мощную сигнальную лампу азбуки Морзе, выпрыгнули из машины и спустились по деревянным сваям на палубу M.L.

Кивок командира, и швартовные канаты были отданы, а телеграф переведен на "половину хода". Мгновенно мощные двигатели откликнулись на приказ, и маленький кораблик начал быстро набирать ход. Когда полоса в гавани была пересечена, был отдан приказ на полный ход, и двигатели заглохли до низкого отрывистого рева, ведя "М.Л." по вздымающейся зыби.

Между морскими и воздушными офицерами еще не было сказано ни слова. Краткое телефонное сообщение в маленькую хижину на набережной с соседней военно-морской базы о том, что М.Л.А6 должен быть готов принять на борт двух офицеров с аэродрома и отправиться на поиски воздушного корабля, который тонет примерно в двадцати милях к морю, - вот и все, что было сказано, и все же не было потеряно ни секунды времени на то, чтобы тронуться в путь. Все признавали, что это была гонка за спасением человеческих жизней.

Маленькое суденышко рассекало волны, задыхаясь от пены, и из вентиляторов машинного отделения валил голубоватый дым. Первые полчаса казались нескончаемо долгими, и горизонт постоянно осматривался с помощью мощных биноклей в поисках признаков потерпевшего крушение воздушного корабля. Наконец вдали на юго-западе стало видно слабое пятнышко, и по мере того, как расстояние медленно сокращалось — ужасно медленно, несмотря на скорость почти в полмили в минуту, - можно было различить опускающийся на воду смятый конверт.

Это был вопрос нескольких минут. В переговорную трубку снова прозвучал приказ прибавить скорость, но на этот раз ответа не последовало. Командующий яростно звонил по телеграфу, но безрезультатно. Рулевой, стоявший у штурвала, быстро поднял голову, а затем выкрикнул приказ матросу, который спустился в крошечный люк в палубе, ведущий в машинное отделение. Несколько секунд спустя второй механик появился в верхней части носового люка и, пригнувшись, чтобы избежать сильного дождя брызг, вскарабкался на корму и заглянул в люк, из которого поднимался голубой дым, несколько более густой и едкий, чем обычно. В следующее мгновение он тоже исчез внизу.

Офицеры авиации пытались связаться с быстро тонущим дирижаблем с помощью мощной лампы Морзе, но безрезультатно, и один из них просунул голову в рулевую рубку и с тревогой спросил, возможно ли увеличить скорость.

В этот момент второй механик и один из членов команды выползли из люка, таща за собой обмякшую фигуру. Командир обернулся, чтобы выяснить, что произошло, и матросы, очень бледные и трясущиеся, объяснили, задыхаясь, что нашли главного механика без сознания у подножия железной лестницы, ведущей на палубу, а сами чуть не отравились бензиновыми парами.

Взглянув на голубой пар, который теперь валил из люка и вентиляционных отверстий, командир осознал риск пожара и взрыва, которому он подвергался, продолжая движение на такой высокой скорости, но он также знал, что люди тонут в море примерно в восьми милях впереди и что несколько дополнительных узлов могут стать для них вопросом жизни и смерти.

То, что необходимо пойти на риск, было предreshено заранее, но как поддерживать работу двигателей на такой высокой скорости, не привлекая внимания, — ведь было очевидно, что ни один человек не сможет прожить много минут в ядовитых парах, — было более сложной проблемой. Однако эта проблема была решена вторым механиком, вызвавшимся спуститься вниз с привязанным к нему спасательным тросом, чтобы его можно было вытащить на палубу, когда у него начнется головокружение. Не раз этого доблестного старшину приходилось

вытаскивать задыхающимся и измученным. Ему грозила мгновенная смерть от взрыва газа из протекших и перегретых труб и двигателей, а также удушье от паров, но он оставался на своем посту, снова и снова возвращаясь в ядовитую атмосферу.

Над морем постепенно сгущалась тьма, и мерцающий свет лампы Морзе, все еще ожидавший ответа— отбрасывал желтые полосы на мокрую носовую палубу. Вскоре среди темной массы воздушного корабля замигало слабое пятнышко света, но почти мгновенно погасло, и некоторое время больше ничего не было видно.

Едва три мили вздымающегося моря разделяли два корабля, когда в воздух взметнулся яркий свет фонаря, выпущенного из пистолета. Радостные возгласы вырвались у темных фигур на палубе М.Л., и послание надежды было с нетерпением передано в ответ.

Последний узел сам по себе казался путешествием, но в конце концов впереди замаячила огромная темная масса все еще плывущего конверта, и почти мгновенно лязг телеграфа машинного отделения, отключающего прохудившийся двигатель, принес облегчение отважному второму механику, который сохранял сознание и контроль над собой в течение тех ужасных двадцати минут, часто наполняя свои ноющие легкие над люком.

Море вокруг представляло собой массу спутанных проводов, в которых первыми запутались мачта и такелаж М.Л. Приблизиться было невозможно, поэтому был отдан приказ спустить лодку. Маленькая прочная спасательная шлюпка, построенная из стали, шлепнулась в море рядом с бортом, в одну минуту поднимаясь на волне высоко над линией палубы, а в следующую исчезая в темной пустоте внизу. Фигуры скользнули вниз по миниатюрному водопаду, чтобы догнать ее, и в следующую минуту уже пробирались сквозь спутанные обломки к тому месту, где луч прожектора М.Л. высветил шестерых летчиков, цепляющихся за плавающий, но перевернутый купол.

Оцепенев от холода, они скорее упали, чем прыгнули в лодку, когда ее подтащили к борту. Один был без сознания, а остальные были слишком далеко, чтобы произнести хоть слово. Ничто, кроме удивительной жизненной силы, необходимой летчику, как и моряку, не позволило им продержаться на таком пронизывающем холоде более двух часов после восьми часов в воздухе.

Задача по извлечению М.Л. из путаницы проволочных опор и других обломков была трудной. Пропеллер запутался сам по себе и пришел в негодность (впоследствии его освободили, отойдя за корму), маленькая сигнальная топ-мачта и рей были оторваны проволочной петлей от гигантского конверта, а флагманский жезл унесен прочь. Однако примерно через двадцать минут после разрезания и манипулирования она выплыла на свободу, и был поднят вопрос о возможности спасения дирижабля.

К этому времени на место происшествия прибыл другой морской пехотинец, посланный для оказания помощи в спасательных работах, и в результате совещания между воздушным и морским офицерами старшего корабля была предпринята попытка спасения. Провода, свисавшие с носа дирижабля, были прикреплены к корме корабля, а все обломки, по возможности, были брошены по течению. Непосвященному может показаться, что это сравнительно быстрая и простая операция, но когда она выполняется в темноте, с сомнительной помощью двух маленьких прожекторов, на море, поднимающемся и

опускающемся под воздействием сильной зыби, это совсем не легкая и не быстрая операция, и она занимает половину ночи.

Огромная масса современного воздушного корабля возвышалась над маленькими патрульными катерами, как какой-нибудь левиафан из морских глубин. Попытаться тащить его на буксире по морю более двадцати миль казалось почти смехотворным для такого маленького судна, и все же это воздушное чудовище было настолько легким и проходимым, что продвигалось со скоростью трех узлов в час, когда обломки были брошены в дрейф, грузы освобождены и оболочка поднялась над поверхностью воды.

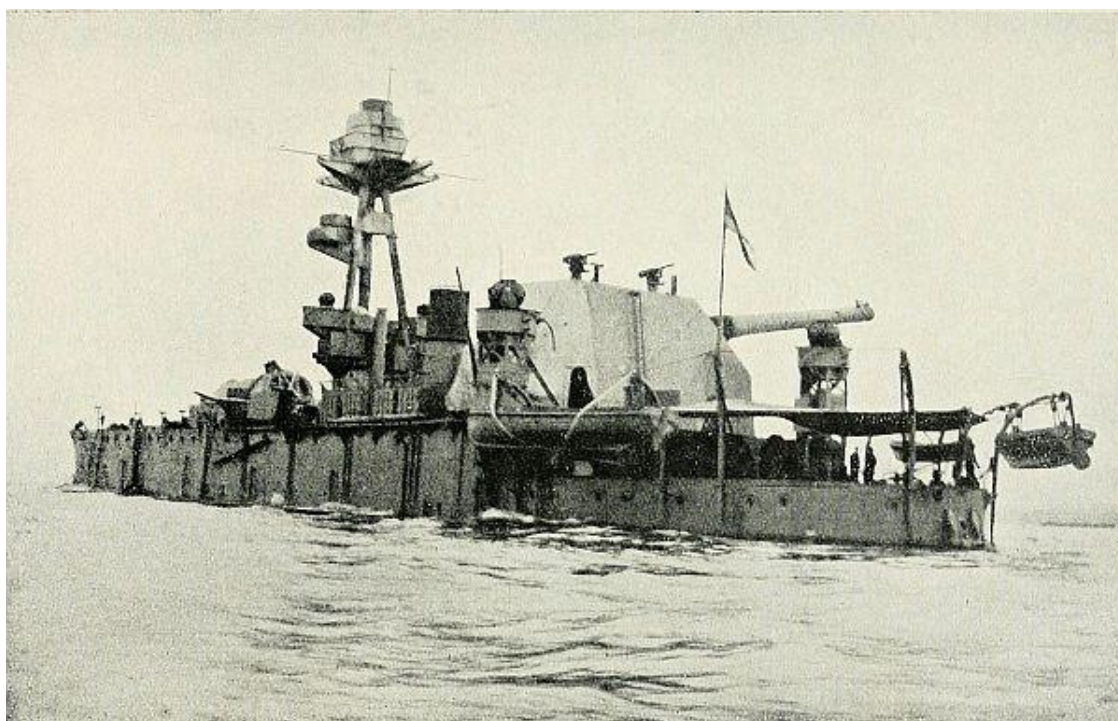
Вооруженные траулеры, проходившие мимо ночью, задавались вопросом, не плененный ли это цеппелин, и отсылали запросы от своих ламп Морзе. Эсминец вышел из темноты, чтобы предложить помощь. Причиной большого беспокойства была вероятность того, что вражеские подводные лодки будут привлечены к месту происшествия беспомощностью воздушного корабля, который был виден на протяжении многих миль до того, как наступила темнота, когда он медленно опускался в море. Эта опасность, однако, миновала с прибытием эсминца и вооруженных траулеров, но возникла другая, которая угрожала сорвать все предприятие.

Около 5 часов утра ветер начал свежеть с северо-запада, и члены экипажа, буксировавшие огромный мешок, были немедленно оттащены с подветренной стороны. Объединенная мощность их двигателей не смогла направить дирижабль против ветра, и эсминцу и траулерам, которые, к счастью, составляли арьергард, были поданы срочные сигналы о помощи.

Траулер быстро пришел на помощь и ухватился за дополнительный трос, свисающий с конверта. Эсминец, в мастерском стиле, присущем этим кораблям, приступил к руководству операциями. Ее двигатели мощностью 9000 лошадиных сил вскоре вывели дирижабль на безопасный путь, и благодаря этому значительному увеличению тягового усилия менее чем через полчаса большой конверт был благополучно приземлен на причал, к большому изумлению горожан.

"Невезучий Кузнец"

Однако у этого сотрудничества между морским и воздушным флотами есть и другая сторона. Не раз случалось, что цеппелины задействовали суда, оборудованные почти исключительно для охоты за подводными лодками, и часто происходили столкновения между гидросамолетами и подводными плавсредствами.



Официальная фотография Великобритании

На мониторе

На ватерлинии возле носа будет видна выпуклость "волдыря".

То, как был спасен большой флот невооруженных рыболовецких судов и предотвращен налет цеппелинов на восточное побережье Англии благодаря своевременным действиям вооруженного вспомогательного подразделения, еще раз подтверждает справедливость старой военной аксиомы о том, что на войне всегда случается неожиданное.

Это был один из немногих по-настоящему жарких летних дней, подаренных суровым климатом. Море было стеклянным, небо - безоблачно-голубым, за исключением тех мест, где его подкрашивали золотистые отблески заката. Лейтенант Смит мрачно улыбнулся, поднимаясь по маленькой железной лесенке и протискиваясь через узкий дверной проем в рулевую рубку. Он кивнул шкиперу — старомутральщику, исполнявшему обязанности старшего уорент-офицера по навигационным обязанностям, — подавая сигнал к отдаче швартовых и машинально позвонил по телеграфу машинного отделения. Он делал все это одним и тем же способом и в одно и то же время суток в течение почти двух лет. Долгое время он отправлялся в путь с надеждой, говоря себе в каждом рейсе: "Это должно скоро наступить", но по мере того, как недели превращались в месяцы, а месяцы обещали растянуться в годы, разочарование взяло верх, и долг стал ужасающе однообразным и неинтересным.

Это, однако, не заставляло его работать менее напряженно или пренебрегать наблюдением за большой рыболовной флотилией, которую он охранял четыре ночи из семи, но каждое письмо, которое он получал от старых друзей из других родов королевской службы, приносило вести о волнении, быстром продвижении по службе или хотя бы немного о помпезности и обстоятельствах войны, и он видел себя в конце всего этого ни с чем, кроме долгих лет

опасностей, лишений и подорванного здоровья. Беспокойство и одинокое однообразие, какими бы тривиальными он их ни считал, медленно подтачивали его нервы и жизненные силы.

Траулер скользнул из гавани на широкую гладь спокойного моря, теперь залитую огнями летнего заката. Береговая линия постепенно исчезла в голубой дымке дали, и вся водная равнина вокруг была испещрена пятнами тени, оставленными легким вечерним бризом.

Устроившись в старом шезлонге, который он держал в рулевой рубке, Смит раскурил трубку и позволил своим мыслям блуждать, но время от времени его глаза обшаривали море от медленно темнеющего востока до мягкого запада.

Хотя лето было в самом разгаре, в этих северных широтах было всего несколько часов темноты из двадцати четырех в этих северных широтах, и когда вооруженный траулер появился в поле зрения широко разбросанного рыболовецкого флота, охранять который в его обязанности входило всю ночь, мистический полумрак приглушил все цвета до темно-серого, но бледно-янтарный отблеск все еще оставался на небе, и звезды были бледными.

Смит задержался на несколько минут на палубе, чтобы докурить сигару, прежде чем спуститься вниз за ужином. Редко за прошедший год все стихии так долго пребывали в покое, и этот контраст казался ему роскошью, которой можно наслаждаться на досуге. Даже легкий ветерок заката стих, оставив после себя невозмутимый штиль, и паруса и короткие трубы маленького рыбацкого суденышка казались "нарисованными кораблями в нарисованном океане".

Почти час он сидел, вдыхая ароматный и приносящий удовлетворение дым нескольких сигар, предпочитая прохладу палубы душной каюте. Затем на светящейся голубизне восточного неба появилось темное пятно и быстро полетело вниз, к его стаду.

Смит наблюдал за этим несколько секунд, затем его внезапно осенило, что рука разрушителя приближается даже к этой тихой гавани, и яростное негодование проникло в его душу. Он услышал далекие крики рыбаков, которые бросали свои сети по течению и готовились разбежаться перед приближающимся цеппелином, и через мгновение понял, что долгожданный шанс представился. Все это казалось слишком нереальным, чтобы быть правдой, но он быстро поднялся и в нескольких кратких предложениях отдал необходимые приказы орудийным расчетам и инженерам.

Жужжание винтов дирижабля быстро становилось громче, и его громада вырисовывалась черным силуэтом на фоне яркого неба. Решив, однако, не рисковать неудачей, лейтенант Смит удерживал огонь своих орудий до тех пор, пока огромный воздушный монстр, снизившийся теперь менее чем на 1000 футов, не оказался в пределах досягаемости.

Привлеченный беспомощностью большого количества рыболовецких судов, скопившихся на сравнительно небольшом участке моря, эсминец ринулся в атаку, словно гигантская хищная птица, неспособный во мраке, окутавшем землю, различить присутствие вооруженного эскорта.

Ожидание было мучительным. Затем с верхней палубы и надстройки вооруженного патруля поднялись дула двух крупнокалиберных орудий, и в ответ на негромкий приказ командира, сообщаящий высоту, время и угол отклонения, они быстро закрыли большое черное тело своей

цели. Языки багрового пламени вырывались из их пастей, за ними последовали резкие выстрелы. Несколько минут интенсивной стрельбы, и нос монстра, казалось, обвис.

Люди у орудий ликующе закричали, удвоив усилия, и снаряд за снарядом с визгом устремились в небо. Внезапно море вокруг поднялось огромными каскадами пены, и оглушительный рев, который полностью заглушил грохот орудий, потряс маленькое судно от носа до кормы. Все, что двигалось, было разбросано по палубе. Во все стороны полетели осколки стекла, а антенны на верхушках мачт сломались и посыпались вниз вместе с массой другого оборудования. Крики раненых раздавались из разных частей корабля, но орудия все еще выпускали снаряды, и цеппелин, теперь уже довольно низко над головой, поднялся высоко в воздух и направился на восток. Сбросив все свои бомбы в непосредственной близости от вооруженного траулера, она достаточно облегчилась, чтобы подняться вне зоны досягаемости, но сможет ли она продержаться достаточно долго, чтобы достичь своей базы, расположенной более чем в 300 милях, было крайне сомнительно.

Пламя вырвалось из короткой трубы патруля, когда он на полной скорости устремился вслед за удаляющимся цеппелином, стараясь как можно дольше удерживать его в пределах досягаемости. Это был вопрос секунд. Прежде чем он окончательно исчез в сгущающейся темноте, было замечено еще одно попадание с большой дистанции, и цеппелин исчез из виду, беспомощно дрейфуя.

Разочарование от того, что не удалось нанести *решающий удар* по воздушному эсминцу, остро ощутили все на борту, поскольку половинчатый успех мало что значит на флоте. Артиллеристы сработали великолепно, корабль был пилотирован правильно, и четверо членов экипажа были ранены осколками сброшенных *в массовом порядке* падающих бомб, но, несмотря на их усилия и удачу, которая лишила цеппелин безопасности в небе, им не удалось заполучить приз, который по праву принадлежал им. То, что нападение на рыболовецкий флот было успешно отбито, казалось незначительной деталью, и обратный путь в порт при разгорающемся свете прекрасного летнего утра был печальным паломничеством. Почти не было произнесено ни слова, лишнего для управления кораблем, за исключением краткого объяснения лейтенанта Смита о том, что ему просто повезло.

.

Примерно через две недели вошедшему в поговорку "невезучему Смит" было приказано явиться в офис командующего адмирала, и ему стоило немалых усилий сохранить подобающее самообладание, когда он услышал краткий комплимент и упоминание о рекомендации от этого сурового офицера вкупе с информацией о том, что цеппелин упал в море у берегов Норвегии.

Чары рассеялись, и бодрый шаг и блеск в его темных глазах рассказали свою историю, когда он быстро шел обратно к своему кораблю.

ГЛАВА XXVI

НА МОРСКОМ ФЛАНГЕ СОЮЗНЫХ АРМИЙ

Было бы простым трюизмом сказать, что море превосходит все сухопутные операции в войне. И все же, многие ли люди полностью осознают, что безопасность левого крыла союзных армий в Бельгии и Франции зависела от военно-морского командования Северного моря и Ла-Манша? Если бы германский флот постоянно прорывал этот морской фланг или оттеснял его назад, результат должен был бы быть катастрофическим для большого участка военной линии союзников, которая фактически простиралась от Северного моря до Средиземного.

Хотя безопасность фланга Северного моря не полностью зависела от военно—морских сил, базировавшихся в Дувре, Дюнкерке и Харвиче, поскольку все операции, будь то на суше или на море, были омрачены неоспоримой мощью Гранд Флита, который окружал весь военно—морской флот Германии, именно на эти легкие силы, в основном состоящие из подразделений нового военно—морского флота, ложилась основная тяжесть периодических фланговых боев и неоднократных попыток противника прорваться — с помощью всевозможных уловок и оружия - в течение четырех с половиной исторических лет .

Подробный рассказ об их работе на бельгийском побережье и в Дуврском проливе можно было бы изложить только в отдельном томе, но нижеследующий отчет о бомбардировке и ее последствиях может представлять здесь определенный интерес. Его значение для противолодочной обороны заключается в том факте, что бомбардировка проводилась с целью уничтожения гнезд этих подводных аппаратов, установленных в Зебрюгге и вокруг него. Многие из того, что также было сказано в предыдущих главах, претендует на включение в эту книгу почти исключительно на основании того факта, что, хотя в ней не рассматривались исключительно подводные бои или траление мин, она, тем не менее, составляла часть повседневных операций противолодочных флотов, и никакой отчет об их работе не имел бы ни малейшего сходства с реальной правдой, в которой такие, казалось бы, посторонние эпизоды были исключены как несущественные.

Бомбардировка и ее продолжение

Стояла ровная тишина, в воздухе чувствовалась свежесть раннего лета. Зебрюгге лежал в темноте примерно в пятнадцати милях к юго-востоку — бодрствующий, бдительный, но ничего не подозревающий, — когда британская бомбардировочная эскадрилья направилась к побережью, чтобы занять отведенную ей позицию и дождаться рассвета.

Это был разнородный флот, прикрытый быстроходными эсминцами, торпедными катерами, траулерами, ML и С.М.В. Огромные корпуса мониторов чернели на фоне бледнеющего востока, а длинные тонкие линии эсминцев крадучись пересекали покрытое тенью море. Не было видно ни единого огонька, и только изредка ритмичный стук винтов и крик проснувшейся морской птицы нарушали безмолвие утреннего затишья.

Небо еще не ожило от жужжания гидросамолетов, и воздух оставался нетронутым оглушительным грохотом орудий и снарядов. Это был тот краткий промежуток времени, когда даже Природа, кажется, затаила дыхание и приготовилась к надвигающейся буре. Единственное движение, кроме продолжающегося кружения эсминцев, было в направлении

мелководья у берега, где мощные буксиры буксировали большие баржи — плоскодонные суда, перевозившие гигантские треноги, сделанные из железнодорожного металла. В заранее определенных местах их сбрасывали за борт на мелководье, и, поскольку их опоры были погружены в песчаное дно, а верхушки высоко возвышались над поверхностью, они образовывали наблюдательные площадки, с которых совместно с воздушными разведчиками огонь больших кораблей мог быть точно направлен на укрепления на берегу.

Эти треноги были установлены на некотором расстоянии друг от друга и довольно далеко от бомбардирующих кораблей, но была организована система определения дальности и сигнализации, и на каждой эстакаде был выбран офицер в качестве "корректировщика".

Почетный пост находился на одной из этих наблюдательных вышек, наедине с необходимыми приборами. Большие снаряды с береговых батарей разрывались над головой; некоторые вспарывали воду поблизости, обдавая треногу брызгами, а орудия поменьше направляли свой огонь против этих глаз бомбардирующего флота. Шансы были в пользу попадания, тогда от треноги или корректировщика ничего не осталось бы, просто краткий отчет адмиралу, командующему, что наблюдательный пункт уничтожен, а позже новое имя в списках потерь. Однако это было воспринято как удача войны, и многие пошли добровольцами.

Небо светлело до тех пор, пока бледно-желтое зарево не залило восток, в то время как за бомбардирующим флотом западный горизонт все еще был холодным, туманно-голубым. Над головой прожужжала стая гидросамолетов, и через несколько минут глухие выстрелы зенитных орудий эхом разнеслись по многомильному пространству спокойной воды. Крошечные яркие вспышки от белых клубов дыма появились в центральной синеве, а затем, достигнув дальноточности, огромные орудия мониторов с ревом выпустили свои заряды, и воздух наполнился свистом снарядов. Утреннее спокойствие исчезло, а вместе с ним и гнетущая тишина, которая предшествует битве.

Прошло некоторое время, прежде чем немецкие летчики смогли подняться с земли и уклониться от британских боевых порядков. Тем временем ливень тяжелых снарядов с флота разрушал все, что можно было разрушить в гавани и на заводах Зебрюгге. В бинокль было видно, как огромные клубы дыма и песка поднимаются в воздух почти ежесекундно. Объекты, видимые минуту назад, исчезли, когда облако дыма от разрывов снарядов переместилось в другую точку сосредоточения некоторое время спустя. Когда, наконец, самолетам противника, по одному и парами, удалось зависнуть над флотом, поверхность моря почти мгновенно вспороли огромные столбы белой воды, сначала вдалеке, затем ближе, и битва разгорелась всерьез.

Огромное облако дыма теперь висело, как черный занавес, между флотом и берегом. ML выпустили дымовую завесу, чтобы прикрыть бомбардирующие корабли. Снаряды падали в море повсюду вокруг. Шум и вибрация воздуха, казалось, лишали чувств, а на дымящихся мониторах появлялись зловещие вспышки.

Именно на этом этапе бомбардировки произошло любопытное и неожиданное. Белая волна понеслась по поверхности к монитору. Он был слишком велик для следа от торпеды и совершенно не походил на перископ подводной лодки. Маленькие, скорострельные орудия всех кораблей, находившихся в пределах досягаемости, были нацелены на него, и море вокруг было перепаханно снарядами. "Белая волна" отклонилась, чтобы избежать торнадо выстрелов,

но продолжала двигаться прямо к корпусу огромного плавучего форта на значительной скорости. Затем, когда он был *очень* близок к своей цели, снаряд попал в цель, и море содрогнулось от силы гигантского взрыва, затмившего мощь любого известного оружия морской войны.

Однако вскоре было обнаружено, что таинственная волна исходила от быстроходного катера в форме торпеды, который, очевидно, управлялся электрическими импульсами с береговой станции радиосвязи на расстоянии примерно двенадцати-четырнадцати миль, необходимая информация о направлении атаки передавалась посредством беспроводных сигналов с зависшего над головой гидросамолета, аномальная сила взрыва была обусловлена тяжелым зарядом бризантного взрывчатого вещества, который такое судно могло нести в носовой части, устроенной таким образом, чтобы стрелять при поражении объекта атаки.

После провала этого остроумного, но дорогостоящего метода атаки были немедленно приняты меры предосторожности на случай повторения, и гидросамолет, неудобно зависший над головой, был отогнат. Обстрел продолжался в течение отведенного промежутка времени, и к этому времени береговые батареи, которые все еще оставались в действии, вышли на дальность стрельбы, несмотря на плотную дымовую завесу, создаваемую ML. "Тяжеловесы" бороздили воду в неприятной близости от мониторов, один из которых был подбит, хотя и получил незначительные повреждения.

Теперь было сочтено, что пришло время отходить в сторону моря, и офицерам-наблюдателям, сидевшим на своих треногах, пришлось спускаться по железнодорожным рельсам под сильным огнем и плыть к кораблям, посланным им на выручку. Затем треноги перевернули на бок с помощью веревок, прикрепленных к их верхушкам, и оставили лежать на мелководе.

Под прикрытием дымовой завесы бомбардировочный флот отступил, нанеся серьезный ущерб базе подводных лодок в Зебрюгге.

.

Примерно за две недели до этой бомбардировки военный корабль, патрулировавший у бельгийского побережья, сообщил о странном взрыве в направлении Ньюпора. Ночь была темной, и над Па-де-Кале царила летняя тишина. Волны мягко плескались о далекие песчаные дюны, и война казалась чем-то далеким, далеким, как ледяные ветры, дующие вокруг полюсов.

В боевой рубке и на орудийных постах офицеры и матросы зорко, молча наблюдали за хищным гунном. В любой момент тонкие черновато-коричневые корпуса рейдовой флотилии с баз в Зебрюгге и Остенде могли выскользнуть из синевы ночи. Лучи прожекторов на мгновение пересекали море, а затем их резкие выстрелы смешивались со стонами умирающих людей.

К изматывающим нервы обязанностям ночного патрулирования в Дуврском проливе они привыкли - равнодушные с презрением, порожденным фамильярностью, — но это не привело ни к какому ослаблению бдительности. Элемент неожиданности - слишком важный фактор в современной войне, чтобы к нему можно было относиться легкомысленно.

Так случилось, что, когда вскоре после восьми склянок средней вахты кратковременная вспышка зловещего пламени разогнала тьму над бельгийским побережьем и за ней последовал

грохот сильного, но отдаленного взрыва, никто не встал на голову и не сбился с дыхания, раздувая лакированный жилет, но все остались на месте. Проходили минуты, а ничего не происходило. Эсминец медленно подползал ближе к берегу, но ночь была темной, и ни один звук не нарушал ее тишины.

В течение двух часов она осматривалась и прислушивалась. Немногим более чем в пяти милях отсюда пролегли немецкие позиции, и предполагалось, что где-то в этом лабиринте траншей и батарей произошел взрыв.

На следующий день загадка усилилась, поскольку стало известно, что ночью снесло большую часть пирса Ньюпорт. Однако, поскольку этот маленький морской порт находился внутри немецких позиций, тайна оставалась необъяснимой до окончания бомбардировки Зебрюгге, когда с помощью *водолазов* стало известно, что одна из лодок с электрическим управлением вышла в ночное плавание и из-за трудностей наблюдения с гидросамолета в темноте случайно врезалась в волнорез Ньюпора.

Многие патрульные катера, охранявшие Дуврский пролив или проводившие траление под огнем немецких береговых батарей у бельгийских песчаных дюн, проводили свои дни или ночи отдыха (!) во французском морском порту Дюнкерк, возвращаясь в Дувр только после значительных периодов работы на противоположном побережье.

Можно подумать, что жизнь в британском порту мало чем отличалась от жизни во французском городке, учитывая короткий отрезок моря между ними. Следующий отчет о ночи в Дюнкерке, однако, даст некоторое представление о преимуществе, получаемом при наличии даже тридцати миль голубой воды между активным противником и удобной постелью.

Ночь в Дюнкерке

Ночь казалась необычайно тихой. В мирное время это прошло бы незамеченным, как просто идеальная летняя погода, но когда человеческое ухо привыкло к почти постоянному грому фландрских орудий, любое прекращение шума вызывало чувство беспокойства, которое можно было сравнить только с тишиной огромных лесов перед тропическим штормом. Маленький городок Дюнкерк с его многочисленными руинами был погружен в тень, не нарушаемую никаким искусственным освещением, но узкая извилистая гавань серебрилась в ярких лунных лучах. Над спящим городом, с его часовыми пойлу и английскими моряками, было глубокое небо цвета индиго, усыпанное звездами.

Обычай приучил немногих гражданских и многих морских и военных жителей Дюнкерка относиться к тихим лунным ночам с очень смешанными чувствами. Действительно, боши редко пренебрегали такой возможностью для воздушного налета. Не просто одна короткая бомбардировка снеба, а целая серия, длившаяся с сумерек до раннего утра и повторявшаяся ночь за ночью, пока погода оставалась благоприятной.

Благодаря надлежащей подготовке к таким атакам потери, как правило, были невелики, но потеря сна почти всегда была большой, если только человек не был настолько утомлен дневным или недельным тралением мин, пребыванием в траншеях или морским патрулированием, что

"хлопки" орудий и грохот бомб просто вызвали полуобморочное состояние с легким, неопределимым чувством досады от того, что его на мгновение потревожили.

Однако для большинства это означало не только потерю крайне необходимого сна, но и тяжелую работу в тяжелых условиях. Чтобы в полной мере осознать, что значит быть лишенным отдыха, когда мозг кружится, а движение каждой конечности причиняет боль, необходимо непрестанно работать, маршировать и сражаться в течение дней и ночей, и тогда *моральный* эффект от последовательных воздушных налетов, в отличие от *материального*, будет должным образом оценен теми счастливицами, которые провели 1914-1918 годы вдали от угрозы.

Хотя Дюнкерк в эту августовскую ночь казался необычайно тихим, час был еще не поздний. По гринвичскому времени было всего несколько минут десятого, и на многочисленных разномастных кораблях, выстроившихся ярусами вдоль причалов, только что прозвучали два удара колокола. Мягкий летний зефир был таким теплым, что едва шевелил поверхность воды, что на палубах многих из этих потрепанных войной тральщиков и патрульных люди лежали, растянувшись под небом, в крепком сне изнеможения, в то время как на набережных и в других местах полуразрушенного города несли вахту французские часовые в стальных шлемах.

Из британских военно-морских сил, базировавшихся в этом маленьком французском морском порту, лишь немногие были на берегу, поскольку без специального разрешения и офицеры, и матросы должны были оставаться на своих кораблях после захода солнца, а те, кто не играл в карты или не читал в каютах, бездельничали и курили на палубе. Скройте из виду разрушенные дома, воронки от снарядов на улицах, орудия, блиндажи и часовых, и мало что можно себе представить более непохожего на популярное представление о большой военной базе, где враг находится всего в нескольких милях.

Но Дюнкерк в тот благодатный 1917 год не всегда носил столь мирный наряд. Были частые периоды, когда снаряды свистели над городом или долетали до него, когда земля дрожала от взрывов мощных взрывчатых веществ, когда здания рушились или взлетали к небесам в облаках пыли, когда улицы озарялись желтыми вспышками пикриновой кислоты или наполнялись облаками отравленного газа, когда машины скорой помощи грохотали по булыжникам, поезда с ранеными съезжались с линии огня, а убитых и искалеченных выгружали с моря.

Первые признаки перехода от затишья к шторму появились рано утром, около 10 часов вечера, когда по всему городу прозвучало предупреждение о воздушном налете. На причале всем было приказано спешить. Швартовные канаты были отданы с минимумом криков, и большие корабли медленно двинулись по гавани в открытое море. Несколько оставшихся небольших судов, казалось, притаились под стенами причала.

Часовые покинули свои посты, чтобы укрыться в огромных блиндажах, сооруженных из тяжелых бревен и мешков с песком. Они были расположены в удобных местах по всему разрушенному маленькому городку. В домах кое-кто спустился в подвалы, но многие остались там, где им случилось быть, в то время как в каютах немногих кораблей, оставшихся в гавани, игры, чтение, написание писем и, в некоторых случаях, даже сон продолжались без помех.

После короткого промежутка гнетущей тишины, в течение которого из, казалось бы, опустевшего города не доносилось ни света, ни звука, в тишине летней ночи стало едва слышно слабое жужжание пропеллеров. Затем он на мгновение стих. Внезапно яркое сияние, подобное

сиянию звездного снаряда, осветило крыши и улицы, и почти одновременно раздался глухой вибрирующий звук взрыва бомбы. Звук доносился со стороны собора. С разных сторон вспыхивали прожекторы, но их мощные лучи терялись в светящемся своде над головой. Грохотали орудия, и в небе появлялись яркие вспышки, похожие на летние молнии. Каждые несколько секунд город сотрясаясь от взрывов бомб, сначала в одной точке, потом в другой, но рейдовой эскадрильи нигде не было видно. Осколки разрывающихся над головой снарядов, осколки бомб и обломки каменной кладки дождем падали на улицы и в воды гавани.

На набережной большая воздушная торпеда образовала кратер, достаточно большой, чтобы похоронить лошадь, которую она убила в соседней конюшне. Через несколько секунд рядом с тральщиком упала еще одна бомба, и осколок пробил палубу, но не пробил ее. В каютах сотрясение почти от каждой бомбы, упавшей на берег, ощущалось с поразительной точностью. Стекла рулевых рубок и палубных кают были разбиты вдребезги, а скрежет и глухой стук по палубам и железным бортам свидетельствовали о буре падающего металла.

Шум от налета продолжался еще некоторое время, а затем стих после последнего выстрела с дальней дистанции из "Рыхлой Лиззи" с холмов позади. Когда все прояснилось, из люков, блиндажей и подвалов показались головы. Люди с любопытством осматривали небо, пытались убедиться, что "обмана нет", хотя с начала и до конца никто не видел налетчиков, кроме тех, у кого были приборы, прожекторы и ружья. Последние новости о нанесенном ущербе — двух домах, человеке и лошади — передавались из уст в уста. Затем летняя ночь вновь обрела спокойствие, и Дюнкерк уснул.

.

Знакомый грохот прозвучал громче всего в ночной тишине, и земля, казалось, задрожала сильнее из-за темноты. Был час ночи, молодая луна скрылась за горизонтом, и по небу плыла легкая пленка облаков.

Старый французский резервист, несущий караульную службу на набережной, поднял голову, безразлично пожав плечами, и, медленно взвалив винтовку на плечо, неторопливо направился к блиндажу. Прожекторы занялись исследованием неба. На этот раз их лучи не терялись в непрозрачной голубизне над головой, а поднимались вверх четко очерченными столбами света, пока не отразились от высоких облаков. Вскоре лучи сконцентрировались, и, когда глаза привыкли к яркому свету, стали видны маленькие белые "бабочки", кружащие в верхних слоях воздуха. Затем орудия открыли огонь, и среди бабочек появились белые клубы, похожие на крошечные комочки ваты. Земля задрожала от взрывов падающих бомб и отдачи зенитных батарей. В белом круге появилась маленькая вспышка желтого света. Стрельба усилилась. Желтый свет увеличился в размерах. Он падал. Горящая машина рухнула на землю.

Взрывы бомб и артиллерийский огонь продолжались около двадцати минут, а затем внезапно прекратились, словно по заранее условленному сигналу. Эскадрильи союзников были в воздухе, и с небес доносился отдаленный треск пулеметов. Однако он утих почти сразу, но налетчики были отброшены в пределы своих позиций, за вычетом двух человек из их числа.

С наступлением рассвета стали видны две одинокие вражеские машины, кружившие на довольно низкой высоте. Они не сбросили бомб, но причина их присутствия вскоре стала очевидной. Снаряды из дальнобойных орудий в тылу немецких войск начали стонать, свистеть и разрываться в несчастном городе и вокруг него. О столкновении свидетельствовало облако

дыма, пыли и обломков, и машины скорой помощи снова засуетились на вымощенных камнем улицах.

Один снаряд, содержащий достаточно взрывчатого вещества, чтобы взорвать корабль среднего размера, вспахал воду гавани, но не причинил никакого ущерба, и к 6 часам утра эскадрильи союзников прогнали вражеских воздушных наблюдателей. В историческом городе снова воцарился покой идеального летнего утра.

Несколько тральщиков и других кораблей, которые оставались в гавани всю ночь, теперь начали проявлять признаки возвращающейся жизни и активности. Из труб одних валил густой коричневый дым, из других доносился отрывистый шум нефтяных двигателей, и на палубах всех были заняты люди. Ночной "отдых" закончился, и жизненно важная работа по зачистке, возможно, под раздражающим огнем береговых батарей и напряжением постоянно бдительного патруля, началась заново. Устойчивый барометр обещал прекрасный день для добычи мин, а вернувшимся кораблям - еще одну ночь *отдыха* похожую на предыдущие три!

**THE RIVERSIDE PRESS LIMITED, ЭДИНБУРГ,
1920**

СНОСКИ:

[1] Выдержка из документа о демобилизации военно—морских сил, выпущенного Министерством реконструкции.

[2] Личный состав нового военно-морского флота состоял из офицеров Королевской армии, R.N.R. и R.N.V.R. Первые поступали в основном из списка выбывших. РНБ нуждалась в обучении только по таким предметам, как артиллерия, тактика и т.д. Здесь описано обучение R.N.V.R.

[3] *Yachting Monthly* and *R.N.V.R. Magazine*.

[4] Впоследствии одной из оставшихся подводных лодок удалось торпедировать линкор *Britannia*.

[5] При описании военно-морского флота в этой связи следует воздать должное морской пехоте, которая в этой войне доказала, что является очень важной частью *истинной* морской мощи Великобритании.

[6] Среднее время по Гринвичу.

[7] Для тщательного изучения влияния подводной лодки на старые теории морской мощи см. *Подводные лодки и морская мощь*, Чарльз Домвилл-Файф (Messrs George Bell & Sons, Ltd., Лондон, и Messrs Lippincotts, Нью-Йорк.).

[8] Вопрос давления воды и многие другие проблемы подводной техники, связанные с подводными боями, полностью рассмотрены автором в *"Подводная техника наших дней"*.

[9] Несколько из 7000 были британскими минами, которые больше не требовались на позициях, на которых они были установлены.

Примечания переписчика:

Исправлены очевидные пунктуационные ошибки.

Страница 4, номер 5 отсутствовали в списке.

На страницах 37-51 в оригинале используется "depot". На страницах 103 и 104 используется "depôt". Это было сохранено.

Остальные внесенные исправления отмечены пунктирными линиями под исправлениями. Наведите указатель мыши на слово, и появится.